

Perencanaan Lingkungan Jalur Pedestrian Di Jalan MT. Haryono Semarang

T E S I S

**Disusun dalam rangka memenuhi
Persyaratan Program Magister Ilmu Lingkungan**



Disusun Oleh :

Maileni

NIM : L4K002014

**PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

TESIS
Perencanaan Lingkungan Jalur Pedestrian
Di Jalan MT. Haryono Semarang

Disusun oleh :

Maileni
L 4 K 0 0 2 0 1 4

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada tanggal 15 Juni 2004
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima


Menyetujui :

Pembimbing I



(Prof. Dr. Nurdien H Kistanto, MA)

Pembimbing II



(Ir. Parfi Khadiyanto, MS)

Ketua Program
Magister Ilmu Lingkungan,



(Prof. Dr. Sudharto P. Hadi, MES)

TESIS
Perencanaan Lingkungan Jalur Pedestrian
Di Jalan MT. Haryono Semarang

Disusun oleh :

Maileni
L4K002014

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji
Pada tanggal 15 Juni 2004
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Menyetujui :

Penguji I

Penguji II


(Prof. Dr. Sudharto P. Hadi, MES)


(Ir. Wahyu Krisna Hidayat, MT)

Ketua Program
Magister Ilmu Lingkungan,


(Prof. Dr. Sudharto P. Hadi, MES)

UPT-PUSTAK-UNDIP	
No. Daft.	3208 / I / MIL / e /
Tgl.	30 / 12 / 04

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, tuntutan dan karunia Nya kepada penulis selama proses penelitian dan penyusunan proposal tesis dengan judul :

“PERENCANAAN LINGKUNGAN JALUR PEDESTRIAN

DI JALAN MT. HARYONO SEMARANG”

Penulis tertarik kepada interaksi pejalan kaki dan lingkungan didorong oleh keinginan untuk mengamati lebih jauh tentang perilaku pejalan kaki yang memanfaatkan jalur pejalan kaki di kawasan perdagangan dan jasa sebagai media aktivitas serta setting yang diinginkan sesuai denganuntutannya.

Proposal Tesis ini berhasil berkat dukungan dan bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak kepada penulis, sehubungan dengan hal tersebut penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Prof. Dr. Nurdien H Kistanto, MA, Ir. Parfi Khadiyanto, MS dan Prof. Dr. Sudharto P Hadi, MES, selaku pembimbing yang telah memberikan kritik, saran, bimbingan, pengarahan dan koreksi dalam memperluas wawasan dan memantapkan penyusunan tesis ini;
2. Kedua Orang Tua saya dan Mertua saya, atas dorongan Doa selama ini sehingga tesis ini dapat selesai.
3. Yudha, sebagai pendamping hidup saya yang telah banyak memberikan dorongan dan semangat dalam proses penyusunan tesis ini;
4. Segenap Teman dan Staff Tata Usaha yang telah membantu dalam proses penyelesaian penelitian ini;

penulis berharap, semoga tesis ini bermanfaat bagi pembaca sebagai satu wawasan pengembangan ilmu arsitektur. Keritik dan saran terhadap hasil penelitian ini sangat diharapkan untuk menambah wawasan penulis selanjutnya.

Semarang, Juni 2004

Penyusun

ABSTRAK

Perencanaan lingkungan merupakan salah satu aspek yang mendasari terbentuknya kota, dimana kota terbentuk dari elemen – elemen fisik spasial yang tumbuh dan berkembang karena adanya interaksi aktivitas manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas. Jalan sebagai alat transportasi juga memegang peranan penting dalam perkembangan kota. Contoh salah satunya adalah Jl. MT.Haryono yang memegang peranan penting dalam perkembangan kota Semarang.

Saat ini Jl. MT. Haryono telah tumbuh menjadi salah satu pusat perdagangan dan jasa di kota Semarang. Pertumbuhan tersebut berpengaruh terhadap pengunjung terkait pada penyediaan fasilitas transportasi khususnya bagi pejalan kaki yaitu jalur pejalan kaki yang kemudian karena pertumbuhan seiring dengan waktu kondisi jalur pejalan kaki berubah dan menimbulkan fenomena baru. Fenomena ini menimbulkan masalah pada lingkungan, seperti kerusakan pada jalur yang ada, penghijauan dikesampingkan sehingga tidak terjaga, penataan PKL yang menyalahi aturan (menempati jalur pejalan kaki), dan masih banyak lagi fenomena baru yang timbul.

Tujuan penelitian ini adalah mendapatkan model konsep berupa strategi-strategi berdasarkan perilaku penggunanya, dikaitkan dengan konsep perencanaan lingkungan pada jalur pejalan kaki di koridor Jl. MT. Haryono Semarang.

Komponen setting meliputi : jalan pedestrian sebagai setting, pejalan kaki sebagai pengguna dan attribute adalah kualitas lingkungan antara setting dan perilaku dan property adalah karakteristik dari kualitas komponen.

Studi perilaku dilakukan dengan menggunakan Metode Pemetaan Perilaku, dimana dengan menggunakan metode ini dapat diperoleh suatu informasi tentang fenomena perilaku sekelompok orang, yang dihubungkan dengan sistem ruang.

Data penelitian dikumpulkan dalam 2 (dua) cara, yaitu pengamatan lapangan dan wawancara dengan responden yang selanjutnya dianalisa dengan menggunakan kesamaan isi dan deskriptif.

Temuan penelitian ini adalah :

- (1) Evaluasi dari sisi kebijakan pemerintah kota belum detail dan jelas, masih mempunyai beberapa kekurangan. Hal ini mendukung timbulnya fenomena-fenomena baru.
- (2) Attribute yang diinginkan oleh pejalan kaki di jalur pedestrian jalan MT. Haryono adalah attribute aksesibilitas, kenyamanan (fisik dan sensory), keamanan, visibilitas dan kesesakan. Attribute aksesibilitas yang lebih diminati oleh pejalan kaki.
- (3) Kebutuhan penyediaan property yang mendukung attribute, yang diinginkan oleh pejalan kaki di jalur pedestrian.
- (4) Hubungan keterkaitan antara pola setting, jalur pedestrian, motivasi pejalan kaki dan konfigurasi koridor dari tiap area.

Dari temuan tersebut didapatkan rekomendasi bentuk model serta konsep perencanaan yang dapat dilakukan pada jalur pedestrian jalan MT. Haryono Semarang atau tempat lain yang memiliki masalah yang sama.

ABSTRACT

Environment planning is one of some aspect serve as a basis of the city, which is formed from spatial physical elements that grow and bloom up. It is caused by the existence of human interaction activities accumulated in unlimited time. The street as a means of transportation plays an important role in city development. MT. Haryono Street, which is an important part in Semarang City development, is a case in point.

This time, MT. Haryono Street grows and becomes a center of trade and service in Semarang City. Its growth gives impacts to the visitors related to the transportation facilities availability especially the sidewalks. The growth of the city influences this sidewalk. Its condition has been changed and becomes a new problem for the environment such as damage on the green zone, the corridor, unassigned sidewalk trader, and other problems emerged.

The aim of this research was to investigate the model of concepts namely strategies based on the user behavior, related to the environment planning concept on sidewalks in the corridor of MT. Haryono Semarang Street. Using rationalistic approach carried out this research.

The setting of the component includes sidewalk as a setting, pedestrian as the user, attribute as the environmental quality between setting and behavior, and property as the characteristic of component quality.

Using Behavior Mapping Method, by which we can get an information about the phenomenon of human behavior in a group of people that was linked to the spatial system, did behavior study.

This method has two types of Behavior Mapping, namely: Person Centered Mapping and Place Centered Mapping. Place Centered Mapping is used to know about how pedestrians accommodate their behavior in a certain situation and Person Centered Mapping is used to know about pedestrian movement in a certain period.

The data of the research were collected in two ways; those are field observation and interview with respondent and then were analyzed using the similarity of content and descriptive.

The result of the research were:

- (1). The evaluation from the side of city government policy was not detail and clear. It still had a lot of flaws. It forced the emergence of new phenomenon/problem.
- (2). Attribute which was desired by the pedestrian on MT. Haryono street were accessibility, physical pleasure, sensory pleasure, safety/security, visibility and oppressiveness. Accessibility attribute was the attribute mostly chosen by the pedestrian.
- (3). There was a need of properties which supports the attribute desired by the pedestrian on the sidewalk.
- (4). The correlation between setting pattern, pedestrian ways (sidewalk), pedestrian motivation and the corridor configuration of each area.

From the result above, a model form and the concept of planning which could be implemented on the sidewalk of MT. Haryono street Semarang or other places with the same phenomenon was recommended

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN PROPOSAL	ii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR DIAGRAM	xiii
DAFTAR GRAFIK	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Sasaran Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
1.5 Lingkup Penelitian	6
1. 6 Keaslian Penelitian	8
1.7 Sistematika Pembahasan	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
2.1 Teori Tentang Jalur Pedestrian/Jalur Pejalan Kaki	11
2.1.1 Pengertian	11
2.1.2 Fasilitas Jalur Pedestrian/Pejalan Kaki	12
2.1.3 Perkembangan Jalur Pejalan Kaki.....	13
2.1.4 Kenyamanan Jalur Pedestrian	15

2.1.5	Elemen dan Faktor Pendukung Jalur Pejalan kaki.....	17
2.1.6	Jalur Pejalan Kaki Sebagai Ruang Publik	19
2.2	Teori Tentang Pejalan Kaki	21
2.2.1	Pengertian	21
2.2.2	Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan.....	22
2.2.3	Tujuan Kegiatan Berjalan Kaki	23
2.2.4	Jarak Tempuh dan Faktor yang Mempengaruhi.....	24
2.3	Teori Tentang Perilaku	25
2.3.1	Pengertian.	25
2.3.2	Perilaku Manusia sebagai Pendekatan	26
2.3.3	Pendekatan Fenomenologi di dalam Studi perilaku	27
2.3.4	Beberapa Konsep Penting dalam Kajian Arsitektur Lingkungan dan perilaku	28
2.4	Perencanaan Transaktif dan Pembelajaran Sosial	29
2.4.1	Pengertian	29
2.4.2	Gambaran Perencanaan Transaktif dan Pembelajaran Sosial	30
2.4.3	Interaksi Sosial Manusia dengan Lingkungannya	31
2.5	Landasan Teori	37
BAB III	METODE PENELITIAN	40
3.1	Rancangan Penelitian	40
3.1.1	Landasan Dasar Penelitian	41
3.1.2	Langkah Penelitian	41
3.1.3	Operasional Penelitian	42
3.1.4	Metode Penggalan Data dan Informasi	43
3.2	Lokasi Penelitian dan Pembagian Area Kawasan	45
3.2.1	Lokasi Penelitian	45
3.2.2	Pembagian Area Kawasan Penelitian	45
3.2.3	Teknik pengambilan data dan Komunikasi	47
3.3	Alat/Instrumen Penelitian	48
3.4	Penentuan Responden	48

3.5	Penentuan Variabel Penelitian	49
3.6	Jadual Penelitian	50
3.7	Kesulitan yang Dihadapi	50
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	52
4.1	Rona Lingkungan Daerah Penelitian	52
4.1.1	Secara Makro	52
4.1.2	Secara Mikro	59
4.2	Data dan Analisa Data	82
4.2.1	Tata Guna Lahan	82
4.2.2	Tinjauan Aspek Aksesibilitas	83
4.2.3	Tinjauan Sebagai Kawasan Perdagangan	83
4.2.4	Data ditinjau dari perilaku pengguna.....	87
4.3	Temuan	106
4.3.1	Temuan berdasarkan Data Place Centered Mapping, Person Centered Mapping dan Wawancara	106
4.3.2	Temuan Kondisi Jalur Pejalan Kaki yang diinginkan Baik Attribute atau Property yang Diinginkan.....	107
4.4	Pembahasan	135
4.4.1	Pembahasan Attribute dan Property	135
4.4.2	Pembahasan Jalur Pejalan Kaki	143
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	147
5.1	Kesimpulan	147
5.2	Rekomendasi.....	148

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR ISTILAH

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	: Potongan koridor Jl. MT. Haryono	4
Gambar 1.2	: Rumusan Permasalahan	5
Gambar 1.3	: Lokasi yang akan diteliti Jl. MT. Haryono Semarang	7
Gambar 2.1	: Jalur pedestrian digunakan sebagai jalur penyeberangan	12
Gambar 2.2	: Jalur pedestrian yang bersifat rekreatif pada taman kota	13
Gambar 2.3	: Jalur pedestrian untuk berjalan dan duduk	13
Gambar 2.4	: Jalur pedestrian berbentuk semi mall	14
Gambar 2.5	: Standar dimensi jalur pedestrian	15
Gambar 2.6	: Paving salah satu elemen pembentuk jalur pejalan kaki	18
Gambar 2.7	: Jalur Pedestrian pada suatu fungsi perdagangan	21
Gambar 2.8	: Karakter perilaku pejalan kaki	26
Gambar 3.1	: Peta pembagian area penelitian	46
Gambar 4.1	: Peta koridor jalan MT. Haryono dalam skala kota	53
Gambar 4.2	: Peta dan Foto jalan MT. Haryono	55
Gambar 4.3	: Potongan jalan area I	59
Gambar 4.4	: Peta dan Foto area I	60
Gambar 4.5	: Potongan jalan area II	64
Gambar 4.6	: Peta dan foto area II	65
Gambar 4.7	: Potongan jalan area III	71
Gambar 4.8	: Peta dan Foto area III	73
Gambar 4.9	: Potongan jalan area IV	78
Gambar 4.10	: Peta dan Foto area IV	79
Gambar 4.11	: Peta dan koridor jalan MT. Haryono	83
Gambar 4.12	: Place Centered Mapping jalan MT. Haryono	89
Gambar 4.13	: Person Centered Mapping jalan MT. Haryono	95
Gambar 4.14	: Foto pejalan kaki yang sedang berjalan menyeberang	133
Gambar 4.15	: Foto parkir dan PKL, ruang pejalan kaki menjadi sempit.....	134
Gambar 4.16	: Pejalan kaki lebih memilih jalur lambat	137
Gambar 4.17	: Aktivitas menyeberang sangat membutuhkan keamanan	140
Gambar 4.18	: Kondisi pejalan kaki yang menggunakan jalur lambat	142

Gambar 4.19 : Kondisi jalan MT. Haryono sebagai fungsi perdagangan	145
Gambar 4.20 : Gambar rekomendasi yang diajukan	150

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 1.1	: Alur Pikir	10
Diagram 2.1	: Interaksi hubungan perilaku	33
Diagram 2.2	: Skema Persepsi	34
Diagram 2.3	: Diagram model tempat/ruang	37
Diagram 4.1	: Pencapaian pejalan kaki di jalan MT. Haryono area I	62
Diagram 4.2	: Pencapaian pejalan kaki di jalan MT. Haryono area II	68
Diagram 4.3	: Pencapaian pejalan kaki di jalan MT. Haryono area III	75
Diagram 4.4	: Pencapaian pejalan kaki di jalan MT. Haryono area IV.....	82

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1	: Motif responden datang di area I	61
Grafik 4.2	: Jumlah pejalan kaki area I	63
Grafik 4.3	: Motif responden datang di area II	67
Grafik 4.4	: Jumlah pejalan kaki area II	70
Grafik 4.5	: Motif responden datang di area III	74
Grafik 4.6	: Jumlah pejalan kaki area III	77
Grafik 4.7	: Motif responden datang di area IV	80
Grafik 4.8	: Jumlah pejalan kaki area IV	81
Grafik 4.9	: Hasil rekapan attribute yang dibutuhkan	132

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota terbentuk dari elemen-elemen fisik spasial yang tumbuh dan berkembang karena adanya interaksi aktivitas manusia yang terakumulasi pada satuan waktu yang tidak terbatas (Rossi, 1982). Aktivitas manusia berhubungan dengan tuntutan kualitas kehidupan yang layak dan diidentifikasi dengan usaha-usaha untuk memenuhiuntutannya.

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah bagi sirkulasi kendaraan, pemisahan tersebut diperlukan bagi keselamatan pejalan kaki. Karena bergesernya pejalan kaki oleh kendaraan yang semakin meningkat jumlah dan kecepatannya. Namun demikian, berjalan kaki akan selalu menjadi moda transportasi yang penting manakala moda lain tidak memungkinkan untuk diperankan (Spreiregen, 1965).

Dilihat dari kecepatannya moda jalan kaki, Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah, sehingga menguntungkan karena dapat mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya. Selanjutnya, Spreiregen mengatakan bahwa moda transportasi yang berkecepatan rendah, berjalan kaki memiliki kebebasan yang sangat tinggi dalam bergerak, serta memiliki peluang yang sangat besar untuk berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya dengan tingkat kontak yang tinggi dan bebas ditentukan sendiri. Namun perlu diingat bahwa moda ini memiliki keterbatasan karena kurang mampu untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan lalu lintas kendaraan dan lainnya (Syaifudin, 1987).

Kehidupan kota salah satunya tergantung dari lancarnya sirkulasi baik transportasi ataupun pejalan kaki dari suatu tempat ke tempat lain. Pergerakan pejalan kaki melalui jalur pedestrian, sedangkan alat transportasi misalnya kendaraan bermotor melalui jalan raya. Dengan demikian terdapat pengaturan dan penertiban lalu lintas kendaraan bermotor dan pejalan kaki, untuk mendapatkan kemudahan akses ke tempat tujuan. Posisi jalur pejalan kaki yang penting dalam

setiap perancangan suatu kawasan kota inilah yang menjadi salah satu pendorong keinginan untuk mengkaji jalur pejalan kaki/jalur pedestrian.

Kota Semarang merupakan kota besar sebagai ibukota Propinsi Jawa Tengah menuju kota metropolitan. Masa mendatang semakin sarat menghadapi segala macam permasalahan. Hal tersebut wajar, karena semakin besar suatu kawasan maka akan semakin besar dan kompleks pula permasalahan yang ada pada kawasan tersebut.

Pada dasarnya kota adalah merupakan hasil dari bentukan fisik (Physicall Spatial Entity) kumpulan elemen-elemen kota yang kongkrit dalam skala besar yang tumbuh dan berkembang terakumulasi dari waktu ke waktu membentuk kesatuan fungsi dan bentuk yang dinamik (Rossi, 1982). Berbagai bentukan fisik ini menimbulkan suatu permasalahan pada titik-titik dan sumbu dalam suatu kota termasuk kota Semarang.

Salah satu permasalahan yang timbul adalah selama ini masyarakat kota Semarang selalu terkonsentrasi pada kawasan Simpang Lima, yang akan semakin penuh karena lahannya tetap. Akan tetapi hal tersebut membawa dampak, mengingat bahwa makin bertambah padatnya jalan-jalan utama di kota Semarang pada jam atau waktu-waktu tertentu akibat adanya mobilitas masyarakat yang kian tinggi.

Kutub perdagangan Simpang Lima memunculkan suatu sumbu perdagangan antara Simpang Lima, Johar, Tugu Muda, yang dihubungkan oleh jalur atau jalan yang berfungsi sebagai area perdagangan yang ikut menunjang nafas hidup perdagangan kota Semarang salah satunya adalah jalan MT Haryono. Begitu banyak aktivitas yang terjadi di jalan MT. Haryono yang ditunjang oleh sarana dan prasarana baik fisik maupun non fisik, ditunjang pula oleh segala aktivitas manusia yang memunculkan suatu perilaku dan aktivitas-aktivitas di sepanjang jalan tersebut terutama pejalan kaki sebagai pendukung dari simbiosis kegiatan tersebut.

Dalam perkembangannya, kawasan perdagangan di antara jalan MT Haryono dan jalan Dr. Cipto dengan luas peruntukan lahan perdagangan dan jasa mencapai 17,39% atau 386,53 Ha, dimana kawasan ini pada RUTRK masuk ke dalam kawasan BWK I yang ditetapkan sebagai kawasan komersial yang berada

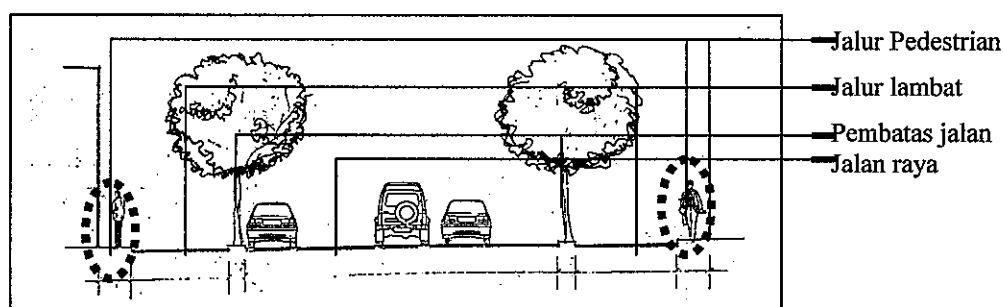
pada tiga titik kawasan yaitu Pasar Johar, Pasar Bulu, dan Pasar Peterongan. Jl. MT. Haryono sangat berperan dalam kegiatan perekonomian Kota Semarang. Dan di antara ketiga titik tersebut yang mempunyai karakteristik yang cukup unik dilihat dari kondisi setting yang berbeda serta jalur perdagangan ini mempunyai nilai ekonomis yang tinggi yaitu jalan MT. Haryono (Rozak, 2001). Weisman (1981) berpendapat bahwa komponen *setting* meliputi :

- (a). Tempat/place
- (b). Pemakai, dalam hal ini pejalan kaki
- (c). Attribute, kualitas hubungan antara setting dan perilaku. Serta
- (d). Property, suatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/aktivitas atau kemudahan fasilitas yang mendukung (sesuatu yang dapat menarik).

Koridor jalan MT Haryono memiliki peran yang penting dalam sejarah perkembangan Kota Semarang, terutama semenjak 1741 saat pemusatan permukiman Cina di Pecinan antara Gg. Lombok dan Gg. Pinggir yang mengakibatkan terbentuknya jalur Kranggan dan saat ini jalan MT Haryono sendiri dibentuk menjadi satu kawasan yang berfungsi sebagai kawasan perdagangan. Saat ini pertumbuhan jalan. MT Haryono sebagai kawasan perdagangan hingga saat ini telah menimbulkan ciri sebagai koridor perdagangan yang semrawut dan sangat mengutamakan ekonomi kurang memperhatikan ekologi dan sosial serta kurang tertata dengan baik, karena perkembangan dan pertumbuhan yang terjadi.

Fungsi Jalan MT. Haryono di kanan dan kiri mengalami berbagai macam tambahan fungsi oleh aktivitas baru di luar pemilik pertokoan di sepanjang jalur tersebut. Mulailah muncul aktivitas fungsi baru yang sebenarnya bukan merupakan aktivitas yang ada pada jalur pedestrian tersebut sebagai jalur sirkulasi manusia maupun kendaraan saja namun memunculkan aktivitas baru yang mendukung dari kegiatan utama di sepanjang jalan tersebut seperti pertumbuhan PKL, parkir, sirkulasi kendaraan yang kadang memunculkan ketidakteraturan dari arah sirkulasi, termasuk becak yang menggunakan jalur lambat untuk parkir serta aktivitas lain yang menyalahi aturan-aturan yang ada. Hal ini memunculkan fenomena baru karena pertumbuhan aktivitas baru, seperti jalur pedestrian dapat

diperuntukan untuk PKL, jalur lambat dapat digunakan sebagai parkir ataupun bongkar muat barang, ataupun jalur lambat dapat digunakan oleh kendaraan roda empat atau dapat digunakan untuk sirkulasi yang melawan arus satu arah dan masih banyak fenomena-fenomena lain yang muncul akibat adanya pertumbuhan aktivitas baru.



Gambar 1.1 : potongan koridor jalan MT. Haryono yang menjelaskan keberadaan masing-masing elemen.

Sumber : Observasi Lapangan Maret 2004

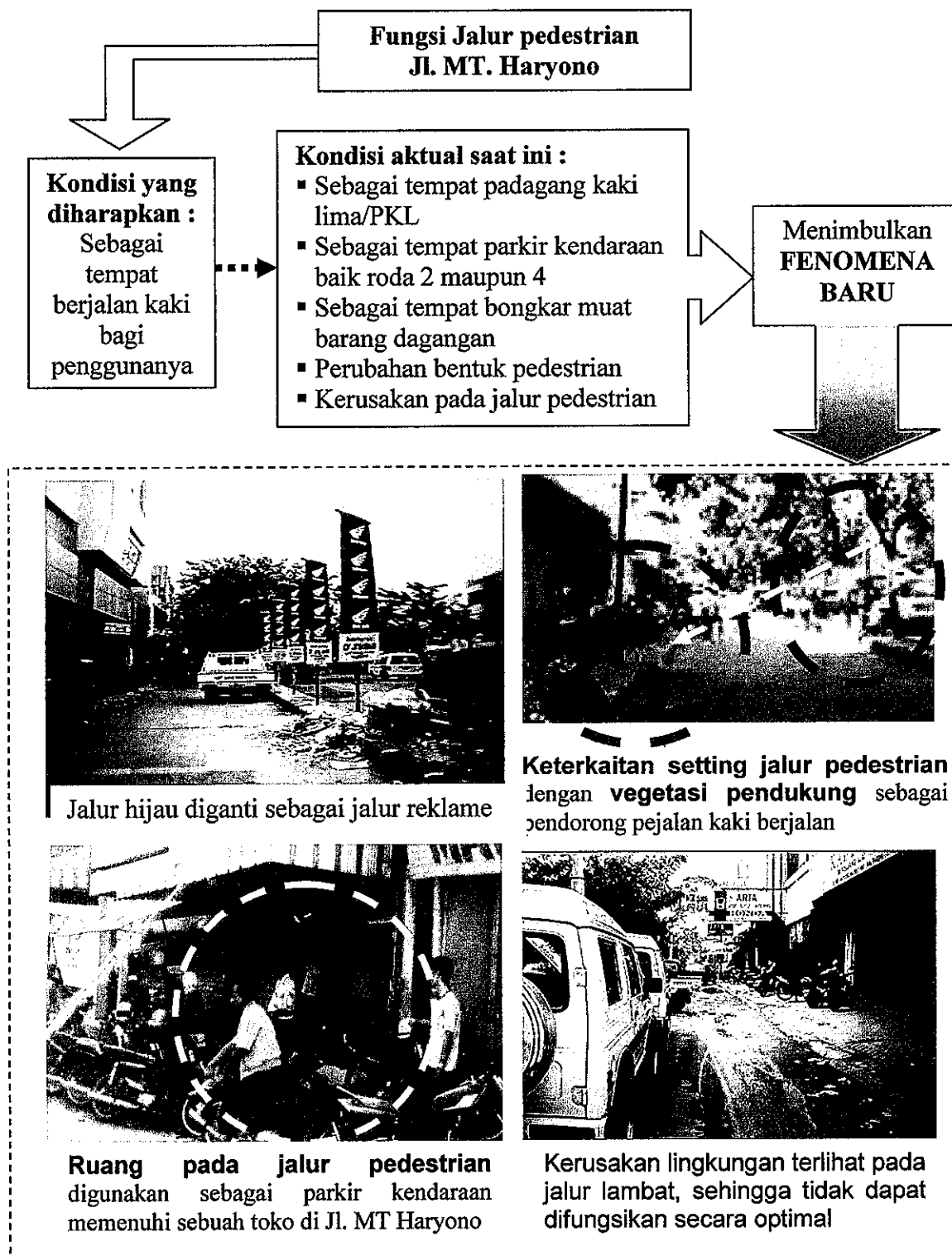
Aktivitas tersebut menciptakan fenomena yang menarik sebagai suatu problem yang mengganggu pengguna jalur pedestrian, disebabkan kegiatan-kegiatan tersebut mengambil posisi dan memenuhi ruang sirkulasi, sehingga pengguna jalur pedestrian terganggu dan sering kali tidak dapat melintas pada jalur sirkulasi yang telah tersedia.

Selain munculnya aktivitas baru yang menciptakan fenomena terhadap jalur pedestrian Jl. MT. Haryono, hal lain yang memunculkan fenomena baru yaitu kondisi lingkungan jalur pedestrian sendiri seperti : kondisi vegetasi yang terabaikan dan terkadang digantikan dengan pohon-pohon reklame, rusaknya jalan pada jalur pedestrian, perubahan bentuk jalur pejalan kaki yang kesemua ini sangat mempengaruhi perilaku penggunaanya, sehingga timbul fenomena penggunaan jalur lain untuk berjalan kaki bukannya menggunakan jalur pedestrian.

Perubahan fungsi kawasan tersebut dipengaruhi oleh komponen kawasan antara lain volume lalu lintas, infrastruktur, lansekap, street furniture, parkir, adanya kegiatan bisnis sektor informal serta adanya komunikasi sosial di kawasan jalan MT. Haryono.

1.2 Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang penelitian maka rumusan masalah adalah :



Gambar 1.2 : Gambar rumusan permasalahan
Sumber : Dokumen Pribadi Maret 2004

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan model konsep perencanaan lingkungan pada jalur pedestrian di jalan MT. Haryono Semarang.

1.4 Sasaran Penelitian

Sasaran penelitian ini meliputi beberapa hal, yaitu :

- a. Mengidentifikasi kebijakan dari pihak Pemerintah Daerah.
- b. Mengidentifikasi karakteristik fisik lokasi penelitian
- c. mengkaji kebutuhan attribute dan property berdasarkan perilaku penggunaannya, dikaitkan dengan konsep perencanaan lingkungan.

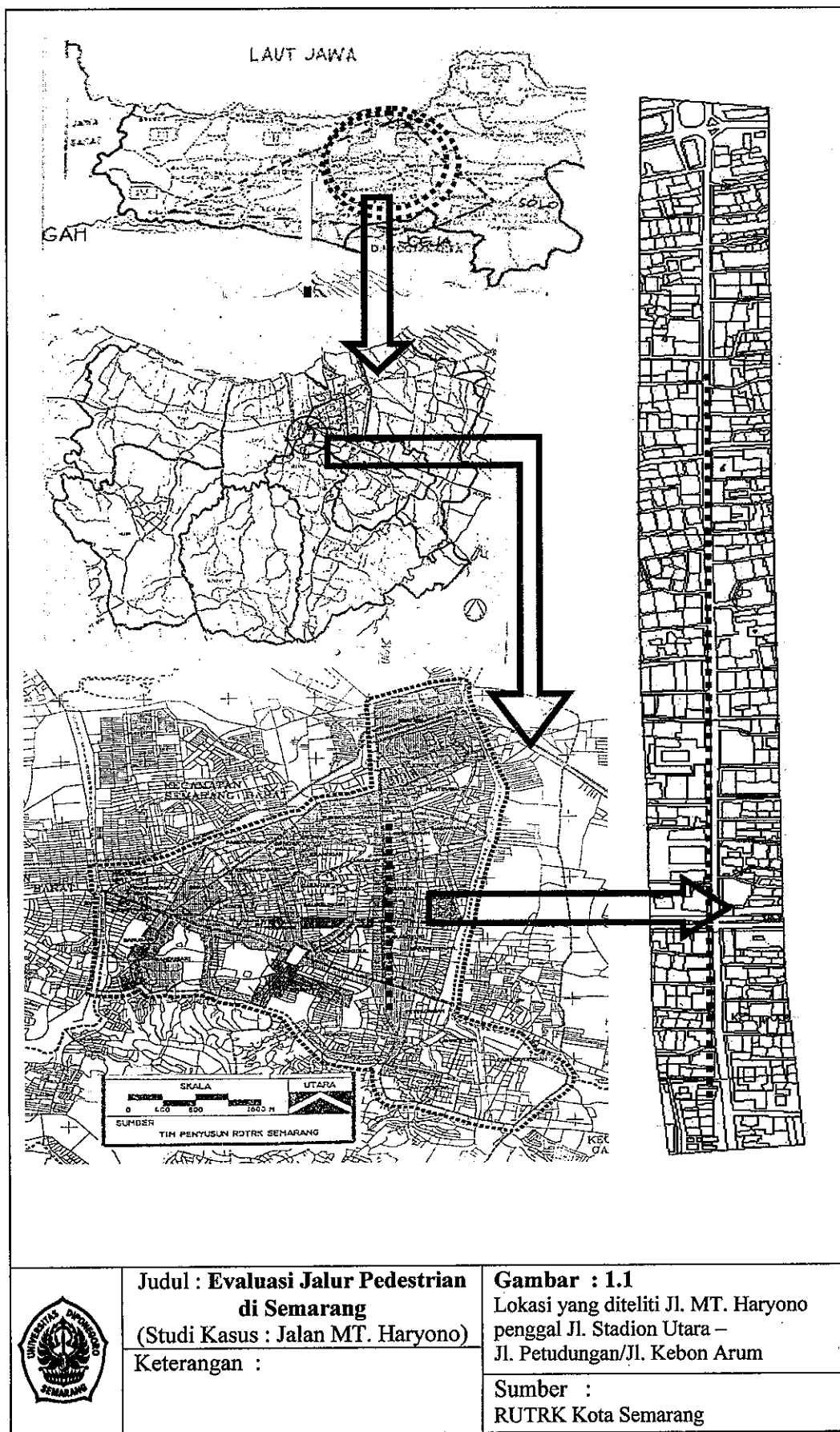
1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian lebih ditekankan untuk penggunaan praktis, yaitu :

- a. Meningkatkan pemahaman tentang hubungan antara perilaku pejalan kaki dengan fungsi-fungsi yang berada disekitarnya sebagai manifestasi hubungan manusia dan lingkungannya, serta pengaruhnya terhadap penataan komponen setting pejalan kaki.
- b. Secara umum diharapkan dapat menjadi masukan terhadap pengembangan Ilmu Perencanaan skala kawasan, khususnya hubungan manusia dengan lingkungan/settingnya.
- c. Merupakan masukan bagi pengambil keputusan (Pemerintah Kota Semarang) dalam upaya memenuhi kebutuhan fasilitas bagi pejalan kaki di jalan MT. Haryono Semarang.

1.5 Lingkup Penelitian

Penelitian ini dibatasi pada jalur pejalan kaki kawasan jalan MT. Haryono. Perencanaan ruang lingkup penelitian dilakukan dengan pemenggalan ruas jalan MT Haryono mulai dari penggal jalan Stadion Utara sampai penggal jalan Petudungan/jalan Kebon Arum. Pemotongan jalan ini didasarkan pada observasi lapangan dimana aspek-aspek yang diteliti dapat masuk dalam kategori penelitian terutama dilihat dari menonjolnya aspek permasalahan yang dihadapi di lokasi



1.6 Keaslian Penelitian

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan mengenai perilaku jalur pedestrian yaitu :

- a. **Nurhikmah Budi Hartanti (1997)** melakukan studi kasus Trotoar Jalan Malioboro, bertujuan untuk mendapatkan gambaran secara deskriptif ideografis keragaman fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan Malioboro melalui identifikasi terhadap ragam kegiatan-kegiatan laten yang muncul, faktor yang mempengaruhi kemunculannya serta pola spatial kegiatan tersebut dan kedudukannya dalam sistem kegiatan yang terjadi. Dalam salah satu saran bagi perkembangan ilmu pengetahuan diungkapkan : “Studi perbandingan mengenai pemanfaatan lingkungan fisik pada kawasan lain yang memiliki karakter yang berbeda, misalnya pada perumahan, pendidikan dan sebagainya”.
- b. **Widyaningrum (2001)** dengan judul Jalur Pejalan kaki di Kawasan Ruang Publik dengan Pendekatan Pejalan Kaki. Setting penelitian terletak di jalur pejalan kaki koridor jalan H. Agus Salim Semarang tepatnya ruas jalan dari Hotel Metro sampai pertokoan Semarang Plaza. Mengungkapkan fenomena yang terjadi pada jalur pejalan kaki yang sudah ada dimana para pejalan kaki jarang menggunakannya dan mereka lebih menyukai berjalan di jalan raya dan dalam suatu rekomendasinya memberikan masukan ternyata atribut aksesibilitas lebih diminati oleh pejalan kaki dan didukung oleh properti yang ada dan memberikan masukan berupa kanopi di sepanjang jalur.
- c. **Yudha Bhakti Diliawan (2002)** melakukan penelitian pada Sentra Perdagangan Elektronik dan Otonom Kendaraan Jalur Pejalan Kaki jalan MT. Haryono Semarang dengan Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki. Dalam beberapa temuannya diungkapkan bahwa perilaku pejalan kaki juga dipengaruhi oleh atribut dan properti dimana dalam tiap-tiap segmen di sepanjang jalur pedestrian mempunyai karakteristik khususnya pada sentra perdagangan elektronik dan otomom kendaraan tersendiri yang terkait juga dengan setting yang terbentuk

Penelitian terhadap koridor jalan MT. Haryono, khususnya tentang jalur pejalan kaki, sampai saat ini penelitian yang dilakukan yang menyangkut

penelitian ini sudah banyak, namun penelitian ini berbeda dihubungkan dengan setting/aspek lingkungan serta evaluasi perencanaan dan kebijakan pemerintah Kota Semarang, serta responden, waktu dan perilaku yang berbeda.

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan penelitian secara garis besar sebagai berikut :

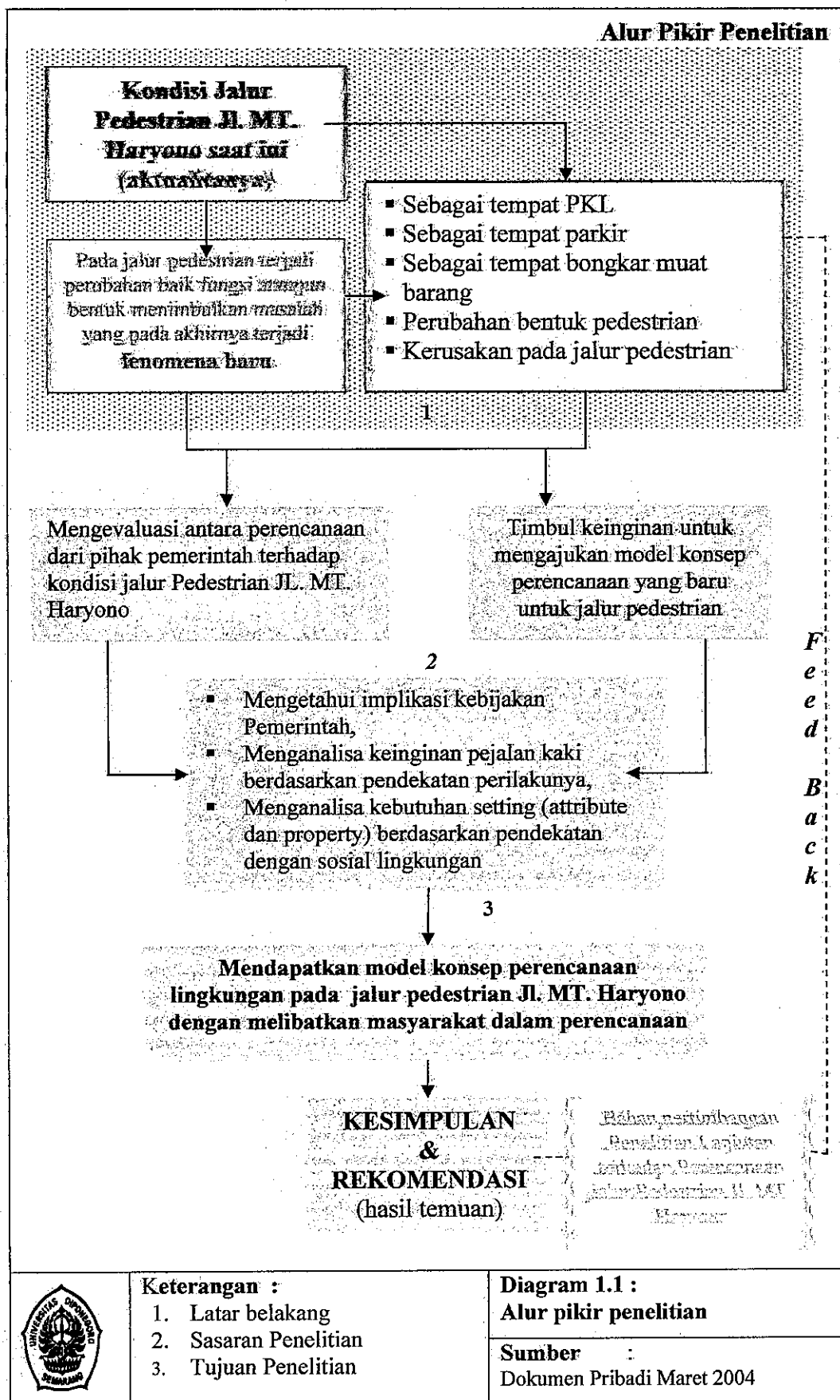
Bab pertama, merupakan Pendahuluan yang meliputi latar belakang mengenai pentingnya dilakukan penelitian terhadap jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono, perumusan masalah, tujuan penelitian, sasaran penelitian, manfaat penelitian, lingkup penelitian, keaslian penelitian dan sistematika pembahasan serta alur pikir penelitian.

Bab kedua, merupakan Tinjauan Pustaka yang menjelaskan mengenai teori yang berkaitan dengan jalur pejalan kaki dan pelaku pejalan kaki beserta setting/kelengkapannya. Dalam bab ini diuraikan tentang landasan teori sebagai dasar penulisan penelitian.

Bab ketiga, menjelaskan tentang Metode dan Metodologi Penelitian yang meliputi rancangan penelitian terkait dengan pedoman proses penelitian, analisa penelitian, wilayah penelitian, waktu dan alat penelitian. Disamping itu, dalam bab ini dijelaskan pula tentang kesulitan yang dihadapi dalam proses penelitian.

Bab keempat, merupakan Hasil Penelitian dan Pembahasan meliputi gambaran wilayah penelitian (secara makro dan mikro), gambaran umum responden terkait motivasi dan aktivitas, karakteristik jalur pejalan kaki sebagai setting, temuan penelitian dideskripsikan perarea serta pembahasan penelitian yang didapat dari temuan.

Bab kelima, merupakan Kesimpulan dan Rekomendasi yang menjelaskan gambaran tentang kajian jalur pedestrian serta tuntutan kebutuhan pejalan kaki pengguna jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono dalam berinteraksi dengan lingkungannya.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Tentang Jalur Pedestrian/Jalur Pejalan Kaki

2.1.1 Pengertian

Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya sebagai sarana transportasi dimana dibutuhkan suatu tempat yang dinamakan jalur pejalan kaki sebagai sarana tersebut.

Jalur pejalan kaki dikenal juga sebagai jalan pedestrian (pedestrian ways), termasuk jalan penyeberangan (berupa zebra cross, jembatan pejalan kaki diatas jalan raya dan jalan pejalan kaki di bawah jalan raya).

Pedestrian berasal dari kata *pedos* (bahasa Yunani) yang berarti kaki, dengan demikian dapat diartikan sebagai pejalan kaki, atau orang yang berjalan kaki sedang jalan adalah media pada permukaan tanah yang memudahkan manusia menuju tujuan berjalan.

Walaupun kenyataannya, karena kebutuhan dan kemajuan teknologi, media yang digunakan orang berjalan tidak hanya di atas permukaan tanah saja tetapi diatas permukaan tanah (jembatan layang) dan di bawah permukaan tanah (jalan terowongan). Dari definisi tersebut dapat diartikan bahwa pedestrian adalah pergerakan atau perpindahan orang dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan moda jalan kaki.

Jalur pejalan kaki diharapkan dapat menyatu dengan lingkungannya dengan pola dan kondisi yang sesuai dengan lingkungan sekitarnya. Dalam hal ini Shirvani (1985) mengatakan bahwa jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu elemen perencanaan. Sistem pedestrian yang baik akan merangsang aktivitas perdagangan eceran, mengurangi ketergantungan kendaraan bermotor, meningkatkan kualitas lingkungan dengan kesisteman, berskala manusia dan yang paling penting adalah meningkatkan kualitas udara dengan berkurangnya polusi oleh kendaraan bermotor. Selanjutnya Shirvani mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan

kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Untuk ruang terbuka, misalnya di kawasan perdagangan, di sebelah kanan kiri jalur jalan, deretan-deretan di ujung jalur pejalan kaki terdapat penguat yang berupa plaza terbuka dan merupakan lintasan untuk umum (Rubenstein, 1978). Keberadaan jalur pejalan kaki berfungsi tetap sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki, dan kehadiran pejalan kaki besar kemungkinan mengundang munculnya aktivitas lain, misalnya pedagang kaki lima dan pencari nafkah lainnya. Aktivitas tersebut berinteraksi dengan kegiatan berjalan kaki, umumnya para pejalan kaki merasa senang kehadiran berbagai macam aktivitas tersebut, namun bila terlalu banyak dan tidak teratur menjadi permasalahan tersendiri.

2.1.2 Fasilitas Jalur Pedestrian/Pejalan Kaki

Fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

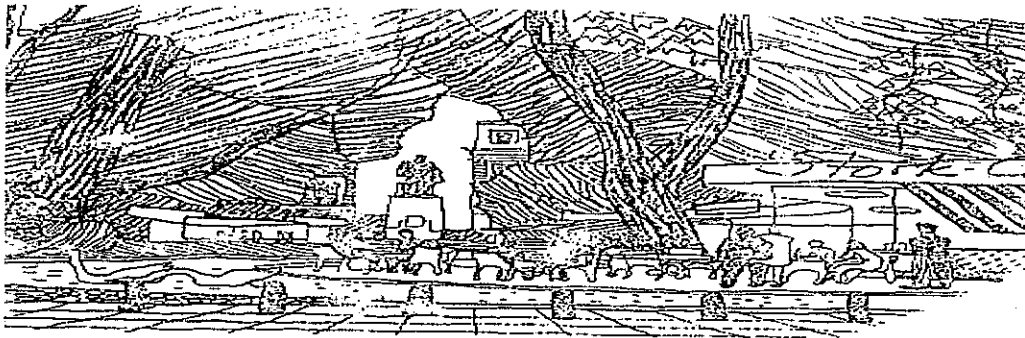
1. Jalur berjalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang akan menghubungkan tempat tujuan. Untuk kegiatan tersebut diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoar dan terletak di tepi jalan raya.



Gambar 2.1 : Jalur Pedestrian Digunakan Sebagai Jalur Penyeberangan Pada Area Pusat Perdagangan

Sumber : Finding Lost Space, Roger Trancik, 1986

penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa zebra cross, skyway dan subway.



Gambar 2.2 : Jalur Pedestrian yang Bersifat Rekreatif Pada Taman Kota
Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961

3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang (sebagai ruang publik), yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor dan biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada bangku-bangku yang disediakan. Fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.
4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjualan, untuk duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang disebut mall.



Gambar 2.3 : Jalur Pedestrian Untuk Berjalan dan Duduk
Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961



2.1.3 Perkembangan Jalur Pejalan Kaki

Ditinjau dari posisinya terdapat 2 (dua) jenis jalur pedestrian yaitu jalur pejalan kaki di dalam bangunan (berupa koridor dan tangga bangunan) dan jalur pejalan kaki diluar bangunan. Mengenai jalur pejalan kaki di luar bangunan terdapat beberapa jenis menurut fungsi dan bentuknya. Menurut fungsinya berupa

1. Trotoar yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah khusus untuk pejalan kaki, biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan. Fungsi jalur tersebut adalah untuk kenyamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.
2. Jalan setapak adalah suatu jalur khusus untuk pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki.
3. Penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman.
4. Mall dan plaza, adalah suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatif. Bentuknya lebih luas daripada trotoar, mall biasanya dikaitkan dengan fungsi pembelian, sedang plaza dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.

Menurut Rubenstein (1992) terdapat 3 (tiga) jenis mall, yaitu :

1. Full Mall, adalah mall yang benar-benar tertutup untuk lalu lintas kendaraan bermotor (hanya pejalan kaki yang menggunakannya)
2. Transit Mall, adalah mall yang di dalamnya tidak ada lalu lintas kendaraan pribadi tetapi terdapat transit publik seperti bus, taksi dan lain-lain.
3. Semi Mall, desainnya hampir mirip dengan transit mall hanya di dalamnya ada jalur kendaraan pribadi tetapi kecepatan dan aksesnya terbatas. Semi mall biasanya terdapat di jalan utama di daerah perdagangan di pusat kota.



Gambar 2.4 : Jalur Pedestrian Berbentuk Semi Mall
Sumber : Finding Lost Space, Roger Trancik, 1986

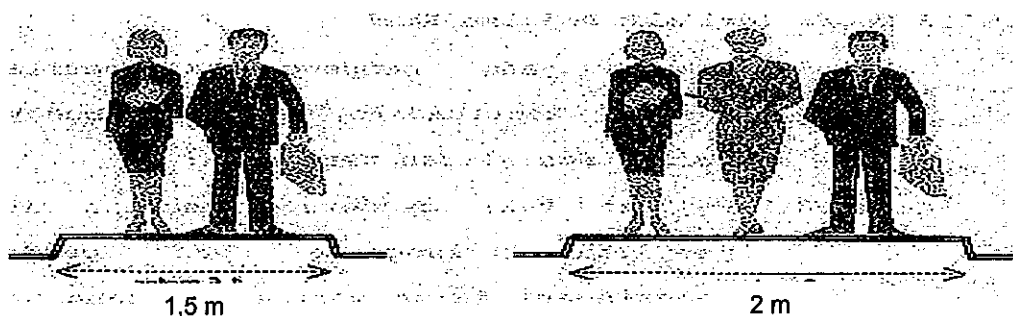
Saat ini 'mall' dideskripsikan sebagai jenis jalan di pusat bisnis kota yang berorientasi terhadap pejalan kaki yang dilayani angkutan umum. Menurut bentuknya, berupa :

1. Selasar adalah jalur pejalan kaki yang beratap, tanpa dinding pembatas pada salah satu atau kedua sisinya.
2. Gallery adalah selasar lebar biasanya digunakan untuk kegiatan tertentu.
3. Jalur pejalan kaki yang tak terlindung/tak beratap.
4. Gang, adalah jalur yang relatif sempit, terbentuk oleh bangunan yang padat.

2.1.4 Kenyamanan Jalur Pedestrian

Jalur pejalan kaki akan mampu berfungsi baik terhadap pejalan kaki dalam melakukan kegiatan menurut David Sucher (1995) harus memenuhi peraturan sebagai berikut :

1. *Continuity* (kelancaran) : pada umumnya pejalan kaki segala usia lebih menyukai untuk berjalan memutar dimana pejalan kaki dapat diketahui saat datang dan pergi. Hal terpenting adalah rute menjadi lancar, dapat dilakukan sewaktu-waktu.
2. *Length* (jarak/lama/panjang) : jalur pejalan kaki tidak boleh terlalu panjang sehingga pejalan kaki dapat melalui beberapa pejalan kaki lain. Pejalan kaki harus dapat membuat kontak mata dengan pejalan kaki lainnya agar terjadi kontak sosial.
3. *Width* (lebar/keluasan) : Beberapa pejalan kaki menyukai untuk jalan-jalan bersama, jadi sangatlah ideal jika jalur pejalan kaki memiliki jalur yang cukup lebar untuk 2 orang berpapasan satu sama lainnya tanpa canggung menyela suatu percakapan. Jalur pejalan kaki yang baik dan humanis bila terdapat elemen pendukung atau street furniture. Jalur pejalan kaki semakin penting jika pedestrian menjadi pengguna utama dari area (Shirvani, 1985).



Gambar 2.5 : Standart Dimensi Jalur Pedestrian

Sumber : Brambilla, 1977

Pada hakekatnya sebuah jalan tidak hanya dilihat sebagai sarana lalu lintas, namun jalan untuk memiliki unsur keindahan puitis yang akan menjadi wajah dan ciri suatu kawasan. Penilaian terhadap kondisi visual lingkungan yang dilakukan orang berbeda-beda, tergantung pada persepsi masing-masing.

Persepsi yang terbentuk melalui proses penginderaan sangat tergantung pada sistem penerima yang dimiliki. Sistem visual merupakan salah satu sistem penerima yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal (Hall, 1966).

Berkaitan dengan kemampuan pandangan manusia, Spreiregen, (1965), mengklasifikasikan pandangan normal dalam beberapa bagian menurut jaraknya, yaitu :

1. Pada jarak 1220 m, merupakan jarak maksimum untuk melihat manusia.
2. Pada jarak 137 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat membedakan aktivitas yang dilakukan.
3. Pada jarak 24,5 m, merupakan jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang
4. Pada jarak 10,2 m, merupakan jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
5. Pada jarak 3,1 m, merupakan jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
6. Pada jarak 0,8 m, merupakan jarak untuk melakukan penelitian secara detail terhadap seseorang.

Faktor-faktor jarak pandang tersebut dalam kondisi penerangan yang cukup. Efek dari skala dan kecepatan dari pergerakan pejalan kaki dan pengendara motor akan berbeda. Pejalan kaki akan lebih menikmati suasana sedangkan pengendara motor karena kecepatannya harus lebih berkonsentrasi. Pada kecepatan yang tinggi elemen akan terkelompokan sedangkan pada kecepatan rendah elemen-elemen lebih mudah dicerna. Menurut Utermann, (1984), seperti perancangan jenis jalan lainnya, perancangan jalur pejalan kaki mempunyai beberapa kriteria penting yang harus diperhatikan sebagai berikut :

1. Keamanan (safety)

Pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor.

2. **Menyenangkan (convenience)**

Pejalan kaki harus memiliki rute, sepintas mungkin (jarak paling pendek) bebas dari hambatan dari suatu lokasi ketujuan lokasi lain.

3. **Kenyamanan (comfort)**

Pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah untuk dilalui, seperti kendaraan mobil berjalan di jalan bebas hambatan.

4. **Daya tarik (attractiveness)**

Pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu-lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

Dimensi ruang jalur pedestrian yang dibutuhkan di kawasan perdagangan untuk jalur berkapasitas 2 orang minimal adalah 150 cm, sedangkan untuk jalur berkapasitas 3 orang minimal dibutuhkan dimensi 200 cm. Aktivitas pedestrian memiliki lingkup dan kompleksitas pergerakan yang lebih dari pada jenis transportasi lainnya terutama di kawasan perdagangan.

Sehubungan dengan hal tersebut, suatu ruang harus memiliki kualitas tinggi yang memberikan tempat luas dari aktivitas pejalan kaki, serta lingkungan yang bebas dari konflik dengan lalu lintas. Keadaan tersebut akan menciptakan pergerakan yang lancar, kegiatan sosialisasi, serta kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.1.5 Elemen dan Faktor Pendukung Jalur Pejalan kaki

Elemen pendukung jalur pejalan kaki (Rubenstein, 1992) meliputi :

1. Tanaman Peneduh

Tanaman peneduh digunakan sebagai pelindung, penyejuk, penyaring udara yang terpolusi, pengarah dan mempercantik kawasan. Menurut Rustam Hakim, (1987), kriteria tanaman yang diperlukan untuk jalur pedestrian adalah :

- a. Memiliki ketahanan terhadap pengaruh udara
- b. Bermassa daun padat
- c. Jenis dan bentuk pohon berupa angsa, akasia besar, bougenville, dan teh-tehan pangkas.

- d. Tanaman tidak menghalangi pandangan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.

2. Sculpture

Sculpture dibuat untuk mempercantik jalur pedestrian atau menarik perhatian mata (vokal point), biasanya diletakkan di tengah atau di depan plaza. Sculpture bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak.

3. Paving

Paving adalah trotoar/ubin/bahan hamparan yang rata (Echos, 1983).

Hal yang perlu diperhatikan dalam pemilihan paving adalah skala, pola, warna, tekstur, dan daya serap air larian. Material paving meliputi : beton, batu bata, batu dan aspal. Konsep desain paving untuk suatu kawasan perdagangan adalah dalam menentukan ukuran, pola, warna dan tekstur (Rubenstein, 1992). Pemilihan ukuran, pola, warna dan tekstur yang tepat akan mendukung suksesnya sebuah desain suatu jalur pedestrian kawasan perdagangan maupun plaza (Rubenstein, 1992).



Gambar 2.6 : Paving Salah Satu Elemen Pembentuk Jalur Pejalan Kaki
Sumber : Townscape, Gordon Cullen, 1961

4. Sign

Sign diperlukan untuk menunjukkan identitas toko/kantor, rambu lalu lintas, identitas daerah perdagangan, dan memberi informasi lokasi atau aktivitas.

5. Bollards

Bollards adalah semacam balok batu yang berfungsi sebagai barrier (pembatas) jalur pedestrian dengan jalur kendaraan. Bollards biasanya dikombinasikan dengan lampu jalan.

6. **Bangku**

Bangku digunakan untuk mengantisipasi bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat atau menikmati suasana sekitar. Bangku dapat dibuat dari kayu, besi, beton, atau batu. Bangku yang nyaman adalah memiliki tinggi dari lantai sebesar 15 – 18 inchi dan memiliki sandaran. Bangku yang terbuat dari kayu lebih nyaman. Pada daerah yang beriklim panas, bangku dilengkapi dengan kisi-kisi sehingga angin dapat masuk melalui kisi-kisi tersebut.

7. **Telepon**

Telepon umum ini disediakan bagi pejalan kaki jika sewaktu-waktu ingin komunikasi dan desain yang kreatif diharap keberadaannya dapat mempercantik jalur pedestrian.

8. **Kios, Shelter dan Kanopi**

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan menarik perhatian pejalan kaki sehingga mau mempergunakan jalur pedestrian dan menjadikan jalur tersebut menjadi hidup, tidak monoton. Shelter dibangun dengan tujuan melindungi terhadap cuaca, angin, sinar matahari dan hujan.

Kanopi digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

9. **Jam dan Tempat Sampah**

Penempatan jam sebagai fokus atau landmark, sedangkan tempat sampah untuk menjaga kebersihan jalur pedestrian sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan tidak mengganggu.

2.1.6 **Jalur Pejalan Kaki Sebagai Ruang Publik**

Ruang publik pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung aktivitas tertentu dan pengguna suatu lingkungan baik secara individu atau kelompok (Rustam Hakim, 1987).

Batasan ruang publik adalah

1. Bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan
2. Dapat digunakan oleh publik
3. Memberikan kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan.

Menurut Rustam Hakim, 1987, menjelaskan bahwa fungsi ruang publik adalah sebagai tempat bermain dan olah raga, tempat bersantai, tempat sosial komunitas, tempat peralihan/tempat menunggu, tempat terbuka untuk mendapatkan udara segar. Penghubung antara tempat yang satu dengan tempat yang lain, pembatas jarak antar bangunan dan tempat berdagang.

Terbentuknya ruang publik dipengaruhi oleh elemen pembentuk ruang (jalan raya, jalur pejalan kaki, plaza dan sebagainya), keterkaitan dengan sistem aktivitas utama, faktor kenyamanan serta faktor keterkaitan antara private domain dan public domain.

Menurut Roger Trancik (1986), ruang terbuka kota dibagi menjadi 2 (dua) yaitu hard space dan soft space. Hard space merupakan sesuatu yang dibatasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat kegiatan bermasyarakat, sedang soft space merupakan sesuatu yang didominasi oleh lingkungan alam, dapat berbentuk taman, kebun, jalur hijau, untuk rekreasi.

Menurut posisi dan sifatnya, terdapat 2 (dua) macam ruang publik yaitu ruang publik yang bersifat terbuka, misalnya jalan raya, jalan pedestrian, taman, lapangan, ruang terbuka hijau, pelataran dan sebagainya dan ruang publik bersifat tertutup, misalnya stasiun, pusat perbelanjaan, terminal, bandara, bangunan ibadah dan sebagainya.

Tujuan pengadaan ruang publik adalah untuk memenuhi kebutuhan guna menunjang aktivitas warga kota, misalnya :

1. Kebutuhan kesan perspektif dan vista pada pemandangan kawasan, yaitu menikmati lingkungan, untuk kepentingan tersebut diperlukan gerak pandang sehingga dapat menikmati keindahannya.
2. Kebutuhan rekreasi dan berkomunikasi, yaitu tempat berkumpulnya dan melepas lelah se usai bekerja dan melakukan hubungan sosial antar warga.
3. Kebutuhan penghubung suatu tempat dengan tempat yang lain, yaitu sebagai prasarana pergerakan manusia dalam menjalankan kehidupan sehari-hari, baik menggunakan kendaraan bermotor maupun berjalan kaki. Ruang terbuka tersebut berupa jalan raya pedestrian, koridor dan sebagainya.

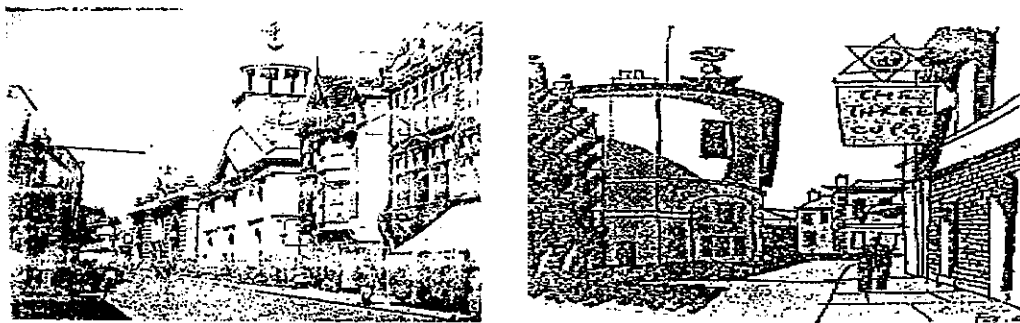
Secara mendasar dari penjelasan yang ada jalur pejalan kaki merupakan salah satu elemen ruang terbuka publik yang mempunyai fungsi sebagai

penghubung antar ruang publik terbuka dan antar ruang publik tertutup, tempat sirkulasi dan transportasi dan kegiatan lain yang muncul karena hadirnya pejalan kaki.

2.2 Teori Tentang Pejalan Kaki

2.2.1 Pengertian

Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kawasan, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat mengamati lingkungan sekitarnya. Sedangkan Gideon Geofani (1977) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman. Dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.



Gambar 2.7 : Jalur Pedestrian Pada Suatu Fungsi Perdagangan

Sumber : Town scape , Gordon Cullen, 1961

Pejalan kaki dalam melakukan kegiatan dari satu tempat ke tempat lain antara lain dengan berjalan kaki dan kedua kakinya sebagai sarana transportasi. Dengan demikian berjalan kaki merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum menentukan salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut.

Namun disadari bahwa moda tersebut memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan (Syaifudin, 1987). Sebagai moda angkutan berjalan kaki menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan penggunaan moda angkutan yang lain. Sedangkan sebagai bagian dari sistem transportasi perkotaan, moda tersebut memerlukan keterpaduan dengan sistem jaringan jalan, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan berbagai moda transport yang lain, dan dengan fasilitas pendukung transportasi, seperti tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum.

Dengan berjalan kaki pejalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai interaksi dan komunikasi sosial masyarakat (Spreiregen, 1965).

Dari uraian tersebut dapat diidentifikasi kelebihan dan kekurangan moda berjalan kaki dibandingkan dengan moda angkutan lain sebagai berikut :

1. Terus menerus tersedia, karena alat angkut yang digunakan adalah kaki.
2. Waktu dan rute kendaraan fleksibel, karena dapat disesuaikan dengan keinginan.
3. Mampu menghantar pemakainya tepat sampai tujuan yang hendak dicapai.
4. Menguntungkan karena mudah dilakukan dan murah karena tidak memerlukan biaya.
5. Menguntungkan untuk kegiatan-kegiatan yang membutuhkan kontak langsung.
6. Mempunyai keterbatasan terhadap gangguan cuaca, jarak tempuh, dan hambatan akibat lalu lintas kendaraan.

2.2.2 Jenis Pejalan Kaki Menurut Sarana Perjalanan

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki Rubenstein (1987) mengungkapkan bahwa terdapat 4 (empat) kategori pejalan kaki yaitu :

1. Pejalan kaki penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda pejalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan,

antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.

2. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara, dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
3. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.
4. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ketujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

2.2.3 Tujuan Kegiatan Berjalan Kaki

Menurut Rubenstein (1987) dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Berjalan kaki ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu, seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan/minum, pulang dan pergi ke dan dari tempat kerja.
2. Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan kaki lebih rendah, dibanding orang berjalan untuk menuju tempat bekerja atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang perjalanan yang ditempuh, karena daya tarik kawasan.
3. Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Untuk mewadai kegiatan tersebut diperlukan fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif, seperti : tempat untuk berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan di sekitarnya, dengan kelengkapan antara lain : tempat duduk, lampu penerang, bak bunga dan sebagainya.

2.2.4 Jarak Tempuh dan Faktor yang Mempengaruhi

Jarak tempuh pejalan kaki dalam melakukan kegiatan berjalan kaki berbeda-beda tergantung kebiasaan pelakunya, disamping terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi.

Dalam hal ini Spreiregen (1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Selanjutnya Utermann (1984) mengatakan ada 4 faktor penting yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki yaitu :

1. Waktu

Berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki. Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan waktu berbelanja kadang-kadang dapat dilakukan selama 2 (dua) jam yaitu sejauh 2 (dua) mil tanpa disadari sepenuhnya. Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang, biasanya dilakukan tidak terlalu jauh dari tempat kerja. Jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan 455 m, lebih panjang dari 455 m, orang akan berfikir untuk memilih moda lain.

2. Kenyamanan

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas, akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki.

Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia \pm 400 m, sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang berjalan kaki dengan nyaman bila menempuh jarak tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, faktor kenyamanan berjalan berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

3. **Ketersediaan Kendaraan bermotor**

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang berjalan lebih jauh dibanding dengan apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata.

Faktor lain yang mempengaruhi adalah penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan parkir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan campuran.

4. **Pola Tata Guna Tanah**

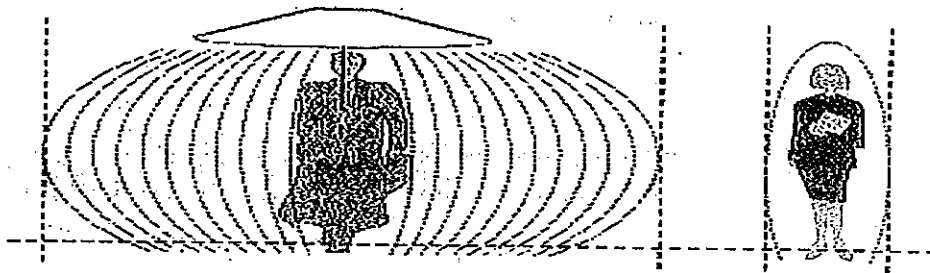
Pada daerah penggunaan lahan campuran (mixed use), seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jangkauan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika, karena kecenderungan kota-kota di Eropa dengan penggunaan lahan campuran (Utermann, 1984 : 24). Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari jarak tersebut diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan (misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios/café, makanan/minuman ringan dan sebagainya). Selain itu adanya aktivitas lain, seperti rekreasi, keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran (mixed used) akan lebih menarik orang berjalan kaki.

2.3 **Teori Tentang Perilaku**

2.3.1 **Pengertian**

Perilaku pejalan kaki berbeda-beda, sesuai dengan kondisi dan aktivitasnya, misalnya tentang dimensi ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki. Seperti besaran ruang seorang pejalan kaki pada suatu area jalur pejalan kaki dapat berubah drastis tergantung pada cuaca. Pada saat hujan, seseorang yang

menggunakan payung akan memenuhi ruang sepuluh kali lebih besar dari biasanya yang dibutuhkan untuk berjalan.



Gambar 2.8 : Karakter Perilaku Pejalan Kaki

Sumber : Brambilla, 1977

Disamping itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki. Ketersediaan ruang mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang tersedia terlalu sempit bagi pejalan kaki untuk melakukan kegiatannya, arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya pejalan kaki dapat memilih antara dua hal, yaitu : ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpartisipasi atau hanya mengamati. Semua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial dan pantangan. Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolak ukur penilaian manusia (Brambilla, 1977).

2.3.2 Perilaku Manusia sebagai Pendekatan

Pendekatan perilaku, menekankan pada keterkaitan yang dialektik antara ruang dengan manusia dan masyarakat yang memanfaatkannya (Purwanto, 2003). Pendekatan ini menekankan perlunya memahami perilaku manusia atau masyarakat yang berbeda-beda disetiap tempat dalam memanfaatkan ruang. Ruang dalam pendekatan ini mempunyai arti dan nilai yang plural dan berbeda, tergantung tingkat apresiasi dan kognisi individu-individu yang menggunakan ruang tersebut. dengan kata lain, pendekatan ini melihat bahwa aspek-aspek norma, kultur, psikologi masyarakat yang berbeda akan menghasilkan konsep dan wujud ruang yang berbeda (Rapoport dalam Haryadi, 1995). Selanjutnya secara konseptual, pendekatan perilaku menekankan bahwa manusia merupakan makhluk berpikir yang mempunyai persepsi dan keputusan dalam interaksinya dengan

lingkungan. Konsep ini dengan demikian menyakini bahwa interaksi manusia dengan lingkungan tidak dapat diinterpretasikan secara sederhana dan mekanistik, melainkan kompleks dan cenderung dilihat sebagai sesuatu yang “probabilistik”. Di dalam interaksi yang kompleks ini, pendekatan perilaku memperkenalkan apa yang disebut sebagai *cognitive process* (proses kognitif) yakni proses mental dimana orang mendapatkan, mengorganisasikan, dan menggunakan pengetahuannya untuk memberi “arti” dan “makna” terhadap ruang yang digunakannya (Bell, 2001).

Secara umum pendekatan perilaku mulai mendapatkan momentum yang menarik dan penting ketika beberapa disiplin ilmu, terutama psikologi, geografi dan sosial, perancangan kawasan secara kolektif bekerjasama dan saling berbagi pengetahuan untuk menguak misteri dan kompleksitas hubungan antara lingkungan dan perilaku. Kerjasama kolektif ini terutama ditujukan untuk memahami bagaimana aspek-aspek psikologi, kultur dan sosiologi berperan memediasi hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Dengan kata lain studi arsitektur, lingkungan dan perilaku kemudian berkembang menjadi bidang kajian yang interdisiplin, dimana beberapa disiplin ilmu secara holistik dipakai untuk memahami interaksi manusia dengan lingkungannya. Pada saat ini juga disepakati bahwa orientasi kajian arsitektur, lingkungan dan perilaku harus diarahkan pada upaya-upaya untuk memecahkan persoalan lingkungan yang semakin kompleks (haryadi, 1995).

2.3.3 Pendekatan Fenomenologi di dalam Studi perilaku

Sebagaimana telah sebagian disinggung dimuka, studi perilaku berkembang dari disiplin ilmu psikologi, yang kemudian didukung pula oleh disiplin ilmu geografi dan sosiologi. Pada awalnya, pendekatan studi ketiga disiplin ini, sebagaimana bidang-bidang ilmu lain cenderung bersifat positivistik deterministik. Kemudian muncul pendekatan baru dengan nama fenomenologi, bertujuan untuk tetap menggambarkan dan menjelaskan kompleksitas hubungan antara perilaku dan lingkungan. Pendekatan fenomenologi menekankan pada perlunya pemahaman yang simpatik didasarkan atas penjelasan yang holistik. Pendekatan fenomenologi tidak menyarankan pemahaman suatu fenomena

dilakukan secara parsial, dengan memecah-mecah kompleksitas fenomena menjadi hubungan antar beberapa variabel yang sederhana melainkan secara serentak dan meyeluruh. Dapat dilihat pada tabel di bawah terdapat perbedaan yang kontras antara pendekatan positivistik dan fenomenologi (Stokols dalam Haryadi, 1995)

Variabel	Positivistik	Fenomenologi
Subek	Perilaku	Perilaku, kesadaran mental
Tujuan Studi	Nomothetic	Idiographic
Metodologi Studi	Analisis Eksperimental	Deskriptif, Eksploratif
Tingkat Analisis/Studi	Molucelar (parsial)	Molar (keseluruhan)

Tabel 2.1 : Perbedaan pendekatan positivistic dan fenomenologi dalam studi perilaku

Sumber : Edi Purwanto, 2003

2.3.4 Beberapa Konsep Penting dalam Kajian Arsitektur Lingkungan dan perilaku

Kognisi lingkungan adalah suatu proses memahami (knowing, understanding) dan memberi arti/makna (meaning) terhadap lingkungan. Dijelaskan oleh Rapoport (dalam Haryadi, 1995) bahwa konsep kognisi lingkungan dikembangkan oleh para ahli psikologi dan antropologi. Para psikolog, terutama mengartikan kognisi lingkungan lebih sebagai proses mengetahui dan memahami lingkungan oleh manusia. Sementara para antropolog lebih melihatnya sebagai suatu proses pemberian arti/makna suatu lingkungan. Berbeda dari pandangan pertama yang lebih melihat kognisi lingkungan ini secara pragmatis-fungsional, pandangan kedua ini mempunyai konsekwensi yang lebih kompleks, oleh karena didalam proses ini dimensi kultural akan lebih berperan di dalam kognisi lingkungan. Selanjutnya dikatakan oleh Rapoport, kognisi lingkungan ditentukan oleh tiga faktor yakni : organismic, environmental, dan kultural. Ketiganya saling berinteraksi mempengaruhi proses kognisi seseorang. Dimungkinkan bahwa satu faktor lebih berperan daripada faktor lainnya, akan tetapi setiap faktor mesti terlibat dalam proses kognisi lingkungan. Di dalam proses kognisi ini, struktur dan rangkuman subyektif pengetahuan, pemahaman

dan pemaknaan terhadap lingkungan disebut sebagai *scemata*, diartikan sebagai kerangka dasar dimana rangkuman pengalaman terhadap lingkungan baik yang pernah dialami maupun yang sedang dialami dikonstruksikan.

Kognisi lingkungan yang sifatnya abstrak ini, dapat diproyeksikan secara spasial serta didalam kajian arsitektur lingkungan dan perilaku sebagai peta mental. Peta mental atau sering juga disebut sebagai *cognitive maps*, dengan demikian didefinisikan sebagai gambaran spasial yang spesifik terhadap suatu lingkungan, dan berpengaruh terhadap pola perilaku seseorang. Oleh karena para mental dipengaruhi oleh faktor-faktor *organismic*, *environmental* dan *cultural*, maka setiap orang mempunyai peta mental yang berbeda terhadap suatu lingkungan yang sama. Hasil dari pengungkapan peta mental manusia akan menghasilkan citra kognitif lingkungannya, yaitu berupa gambaran mental hasil proses kognisi dan ingatan atas dasar pengalaman tentang lingkungannya, bersifat dinamis, mampu memadukan perilaku manusia sebagai pengamat, membantu menafsirkan informasi yang diperolehnya dari lingkungan sekitar (Edy Purwanto, 2003).

2.4 Perencanaan Transaktif dan Pembelajaran Sosial

2.4.1 Pengertian

Kunci dari gagasan perencanaan transaktif dan pembelajaran sosial adalah evolusi dari desentralisasi yang membantu orang-orang untuk memperoleh akses yang lebih dalam pengambilan keputusan yang mempengaruhi kehidupan mereka (Sudharto, 2001). Dalam konteks ini, perencanaan harus dilakukan melalui kontak langsung dengan masyarakat (wawancara/studi perilaku) yang terpengaruh melalui dialog personal. Hal ini merupakan proses pembelajaran timbal balik yang merupakan aspek penting dari proses perencanaan. Para penganut teori ini percaya bahwa melalui dialog. Perencanaan dapat menjembatani teori dengan praktek untuk membawa perubahan sosial. Dengan kata lain, menurut Burchel (1988, 5 dalam Sudharto, 2001) pendekatan transaktif merupakan suatu media untuk mengeliminasi kontradiksi antara apa yang kita ketahui dengan bagaimana kita harus melakukan. Hal ini dapat dilakukan dengan menerapkan pengetahuan dalam praktek dan teori selalu diperkaya dari pelajaran di lapangan. Tujuan dari dialog

adalah untuk mengakomodasi aspirasi masyarakat, nilai dan perilaku, kapasitas untuk tumbuh melalui kerjasana dan semangat saling berbagi pengetahuan dan pengalaman. Perencanaan dan masyarakat terlibat dalam proses dialog yang tidak formal atau non-hierarchical. Peran perencana lebih fasilitator (Sudharto:2001).

2.4.2 Gambaran Perencanaan Transaktif dan pembelajaran Sosial

Menurut Friedman (1973, 1 dalam Sudharto, 2001) perencanaan transaktif dimaksudkan sebagai upaya untuk menjembatani communication gap antara pengetahuan teknik dari para perencana dengan pengetahuan keseharian dari masyarakat. Jarak antara perencana yang memiliki pengetahuan yang telah dimodifikasi (*processed knowledge*) dan masyarakat yang mendasarkan pada pengalaman keseharian semakin dekat. Penciptaan bentuk komunikasi yang baik bukan hanya persoalan menterjemahkan bahasa simbolik dan abstrak kedalam bahasa yang sederhana. Solusi yang baik adalah merekonstruksi hubungan mendasar antara perencana dengan para klien (masyarakat). Dalam dialog, perencana dan masyarakat saling belajar. Perencana belajar tentang pengetahuan keseharian, sedang masyarakat belajar mengenai pengetahuan teknis. Pemahaman baru tentang kemungkinan adanya perubahan ditemukan melalui dialog. Perencanaan transaktif, menurut Friedman adalah metode yang paling cocok untuk memadukan antara pengetahuan ilmiah dan teknis dengan pengetahuan personal/keseharian.

Menurut Lawrence Susskind (1984, dalam Sudharto, 2001), tanggung jawab dari perencana sebagai teknis telah diperluas termasuk mengkaji konsekuensi dari adanya berbagai alternative perencanaan. Pengambilan keputusan disektor publik pada umumnya ditentukan oleh lembaga legislatif atau eksekutif. Sangat sering keputusan yang dibuat tidak mampu mengakomodasi berbagai kepentingan dan kebutuhan masyarakat. Situasi ini nampak di Indonesia sekarang dimana elite yang berbeda dilegislatif dan eksekutif sering terlibat konflik yang cenderung saling menjatuhkan. Perencanaan transaktif dapat dimanfaatkan sebagai media dalam perencanaan dapat bertindak sebagai mediator. Fungsi mediator adalah memfasilitasi berbagai pihak yang

berkepentingan dengan berdasarkan pada interest termasuk interest dari masyarakat.

Proses pembelajaran dalam model ini terdiri dari tiga tahap, yaitu

(Sudharto, 2001) :

1. Pembelajaran termanifestasi dengan sendirinya sebagai suatu perubahan dalam aktivitas praktis.
2. Pembelajaran sosial mungkin menimbulkan perubahan dikalangan para pencetus gagasan untuk mendorong, membimbing dan membantu mereka yang terlibat dalam perencanaan dalam proses perubahan.
3. pembelajaran sosial terdiri dari jalur tunggal dan ganda. Jalur tunggal merupakan perubahan yang simpel dalam teknik dan strategi dari tindakan untuk memecahkan masalah yang ada. Sedangkan jalur ganda memerlukan penyesuaian dari norma-norma yang mengarahkan pada proses tindakan dan perubahan dalam realitas, nilai dan kepercayaan pada pelaku.

Perencanaan partisipatori tentu saja agak sulit untuk memenuhi kriteria kelayakan yang didasarkan atas data dan analisa yang baik sekaligus dapat mengakomodasi aspirasi, gagasan dari masyarakat yang akan terpengaruh oleh suatu keputusan. Seiring bergulirnya reformasi di Indonesia, perencanaan transaktif menjadi perencanaan yang dicita-citakan untuk didayagunakan. Tuntutan reformasi adalah transparansi, akuntabilitas dan demokrasi. Yang disebut terakhir menuntut adanya keikutsertaan masyarakat dalam setiap pengambilan keputusan yang menyangkut hajat hidup mereka.

2.4.3 Interaksi Sosial Manusia Dengan Lingkungannya

Manusia sebagai makhluk sosial selalu berusaha melakukan interaksi dengan manusia lain. Kondisi lingkungan sangat berpengaruh pada kegiatan interaksi sosial. Kegiatan interaksi sosial terjadi pada waktu bertemu muka antara individu. Masing-masing individu menyadari pihak lain yang menyebabkan adanya perubahan perasaan dan adanya reaksi. Individu atau kelompok memilih privasi atau interaksi, tergantung dengan siapa berkomunikasi, dalam kegiatan apa, kapan waktunya, dan di mana tempatnya (Rapoport, 1977).

Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi. Edwar T. Hall (1966) menguraikan tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Lang (1987) mengatakan bahwa proses dasar yang menyangkut interaksi manusia dan lingkungannya adalah informasi tentang lingkungan yang diperoleh melalui proses persepsi dan menurut Sarwono (1992), persepsi seorang ditentukan oleh pengalaman, dan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kebudayaan termasuk di dalamnya kebiasaan hidup. Persepsi adalah suatu proses dari hasil penginderaan obyek di lingkungan oleh manusia, sehingga diketahui makna tentang obyek tersebut.

Awal terjadinya hubungan manusia dengan lingkungannya adalah adanya kontak fisik antara individu dengan obyek di lingkungannya. Setiap obyek mempunyai ciri dan kelemahannya masing-masing dan individu hadir dengan karakter individu, pengalaman, bakat, minat, sikap masing-masing.

Untuk mengetahui perilaku manusia lebih lanjut, perlu memahami proses terbentuknya perilaku dan faktor yang mempengaruhinya. Perilaku manusia merupakan pusat perhatian dalam interaksi antara manusia dengan lingkungannya.

Hasil interaksi individu dengan obyek menghasilkan persepsi individu tentang obyek tersebut. Jika persepsi berada pada batas optimal, maka individu dikatakan dalam keadaan homeostatis, yaitu keadaan yang serba seimbang dan biasanya selalu ingin dipertahankan oleh setiap individu karena menimbulkan perasaan yang menyenangkan. Sebaliknya, jika obyek dipersepsikan di luar suatu batas optimal, maka individu akan mengalami stress. Terjadi peningkatan energi, sehingga harus dilakukan *coping* untuk menyesuaikan lingkungan pada kondisi dirinya. Penyesuaian diri individu terhadap lingkungannya disebut dengan adaptasi, sedangkan penyesuaian lingkungan terhadap individu disebut adjustment.

Secara mendasar proses psikologi dalam interaksi antara manusia dengan lingkungan, dapat disederhanakan dalam diagram berikut ini :

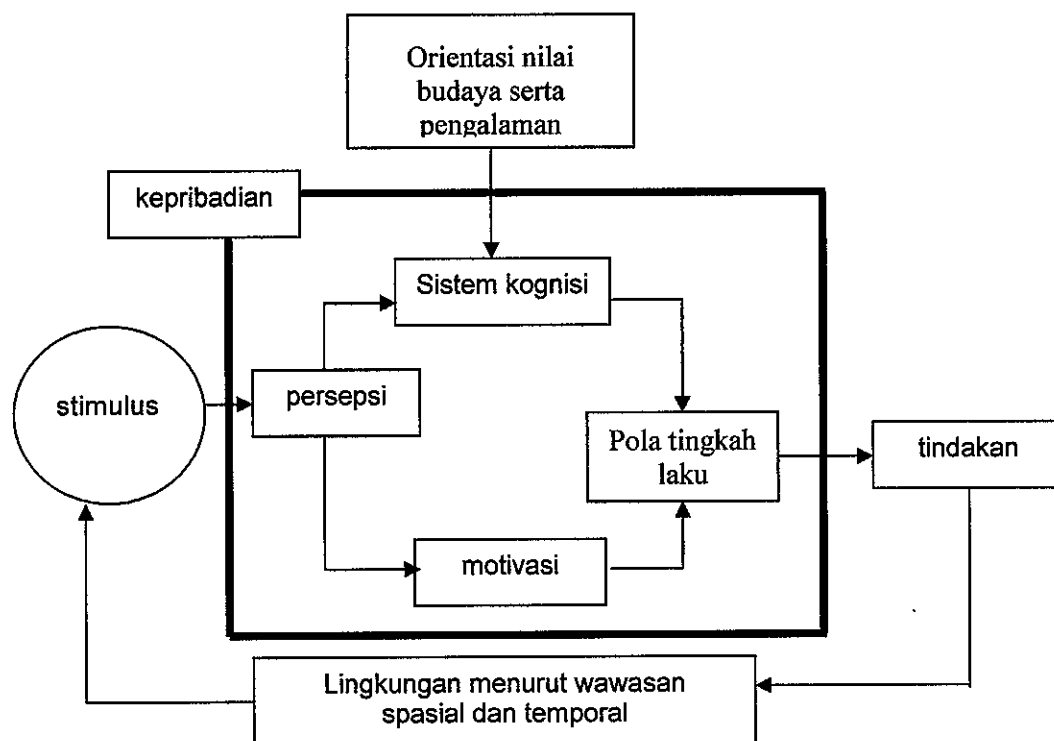
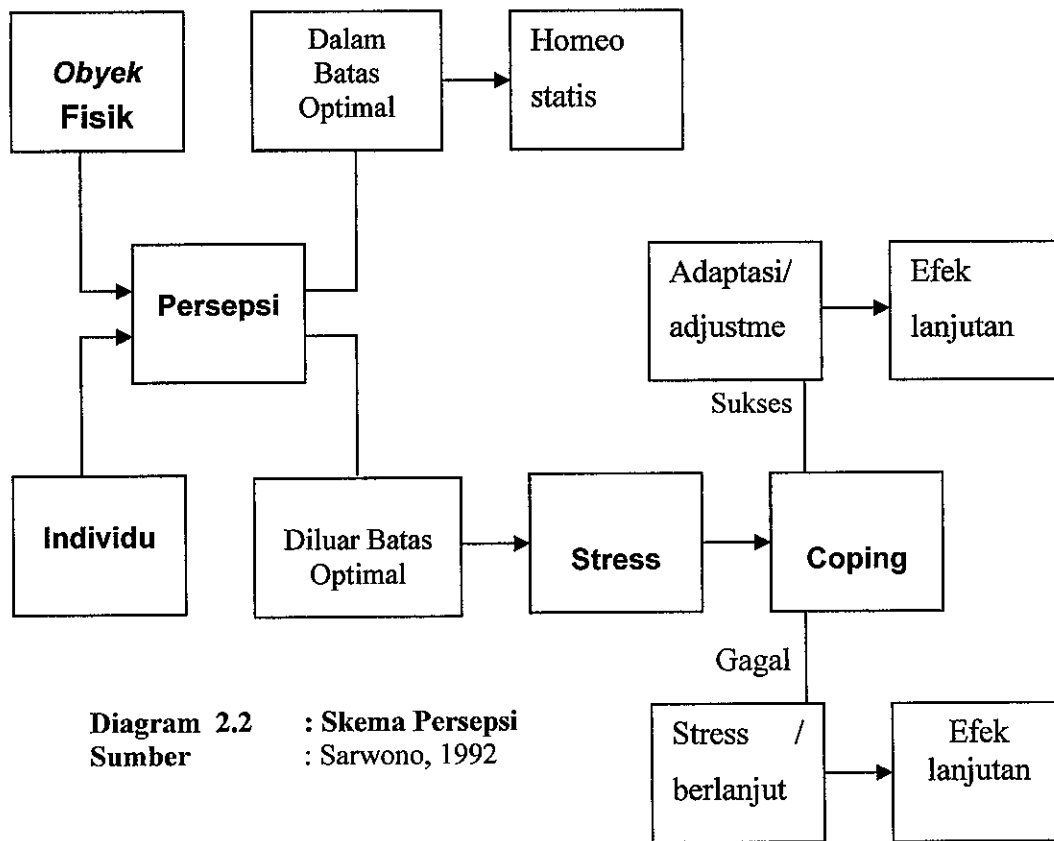


Diagram 2.1 : Interaksi hubungan perilaku

Sumber : Arsitektur, manusia dan pengamatannya, 1986

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedjojo (1986) lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan-kemungkinan tingkah laku. Weisman (1981) menggambarkan hubungan antara individu dengan organisasi atau instansi dalam satu sistem interaksi yang mengikutsertakan ruang atau setting kegiatan. Kerangka interaksi tersebut disebut model sistem perilaku lingkungan.

Dengan memahami makna tersebut, manusia berusaha memperoleh keselarasan dengan lingkungan sesuai dengan *kemampuan kognitif* yang dipunyainya untuk bereaksi terhadap lingkungan yang mempunyai elemen-elemen pendorong keinginan untuk memenuhi kebutuhan. Proses hubungan dengan lingkungan yang terjadi sejak individu berinteraksi melalui penginderaan sampai terjadinya reaksi, digambarkan dalam skema persepsi oleh Paul A. Bell (1976) (lihat diagram 2.2).



Model tersebut memberikan berbagai isu penelitian yang berkaitan dengan 3 komponen, yaitu (1) tempat (setting), (2) fenomena perilaku, dan (3) kelompok pemakai (organisasi dan individu).

Menurut Weisman (1981) individu dapat dipandang sebagai manusia yang menggunakan setting. Manusia, baik individu maupun kelompok-kelompok berinteraksi didalam setting. Proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan yang disebut konsep atribut. Termasuk dalam atribut, adalah indera perangsang, kenyamanan, aktivitas kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas, makna.

Selanjutnya Weisman (1981) menyingkap tentang atribut, sebagai berikut

1. *Indera perangsang* : kualitas dan intentitas perangsang sebagai pengaruh yang dirasakan oleh manusia.
2. *Kenyamanan* : suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *anthropometri* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatan anthropometry adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta

karakter fisiologis lain-lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan manusia yang berbeda-beda dalam mikro lingkungan.

3. *Aktivitas* : perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi di dalam suatu lingkungan.
4. *Kesesakan* : situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya.
5. *Sosialitas* : tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting. Suatu tingkat, dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial. Jarak antar perorangan, perilaku nonverbal seperti sudut tubuh, kontak mata, ekspresi muka turut menunjang kualitas sosialisasi.
6. *Privasi* : keinginan atau kecenderungan pada diri seseorang untuk tidak diganggu kesendiriannya, menjadi :
 - a. Keinginan untuk tidak diganggu secara fisik dan terwujud dalam tingkah laku menarik diri, terdiri atas : keinginan untuk menyendiri, keinginan untuk menjauh dari pandangan atau gangguan suara tetangga/lalu lintas serta keinginan untuk intim, baik keluarga maupun orang tertentu, tetapi tidak jauh dari nama orang.
 - b. Keinginan untuk menjaga kerahasiaan diri sendiri yang terwujud dalam tingkah laku dengan hanya memberi informasi yang dianggap perlu, terdiri atas : keinginan merahasiakan jati diri, keinginan untuk tidak mengungkapkan diri terlalu banyak pada orang lain serta keinginan untuk tidak terlihat dengan tetangga.

Dari uraian tersebut, dengan kata lain privasi dapat diartikan sebagai hasrat atau kehendak untuk mengontrol akses fisik maupun informasi diri sendiri dari orang lain dan ruang pribadi (personal space) merupakan perwujudan privasi tersebut dalam bentuk ruang.

7. *Kontrol* : Kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan territory serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau mencegah bahaya yang tiba-tiba muncul, hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitarnya.

8. *Aksesibilitas* : Kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Hal ini berlaku juga terhadap komponen lingkungan bangunan untuk memenuhi akses dan komponen setting. Visual diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting. Menurut Hesselgren, 1975 (dalam Widyaningrum, 2001), jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.
9. *Adaptabilitas* : Kemampuan suatu lingkungan untuk menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.
 Rapoport (1977) mengungkapkan adanya kenyataan bahwa pada setting yang berbeda, orang bisa berperilaku berbeda, dan akan berusaha menyesuaikan diri dengan budayanya. Selanjutnya Lang (1987) berpendapat bahwa lingkungan mempunyai daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman estetika yang berbeda.
 Dengan kata lain daya tampung lingkungan dapat memberikan peluang atau sebaliknya, membatasi perilaku dan pengalaman tertentu sesuai dengan persepsi dan kebutuhan pemakainya. Manusia senantiasa melakukan perubahan pada dirinya atau lingkungannya, sebagai upaya untuk menyesuaikan daya tampung lingkungan menurut kebutuhannya.
10. *Makna* : Kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna individual atau kebudayaan bagi manusia. Mengenai kaitan antara ruang attribute dan aktivitas didalamnya, David Canter (1977) mengatakan bahwa suatu ruang merupakan akumulasi hubungan antara aktivitas, attribute fisik dan konsepsi. Aktivitas apa yang terjadi dengan konsepsi tingkah laku/perilaku yang dimiliki dalam lingkungan fisik tersebut. Dan tingkah laku manusia mempunyai hubungan dengan caranya berpikir.

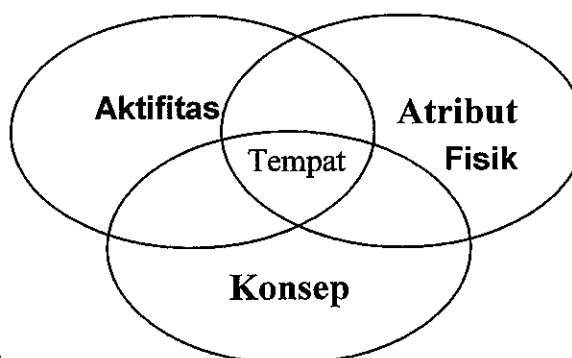


Diagram 2.3 : Diagram Model Tempat/Ruang
Sumber : David Canter, 1977

Bagaimana gambaran perilaku pejalan kaki di jalan MT. Haryono, perlu diketahui dan dikaji tentang apa yang dipikir dan aktualisasi dalam tingkah lakunya. Tingkat pemahaman terhadap lingkungan akan berpengaruh pada perilakunya.

2.5 Landasan Teori

Landasan Teori yang digunakan untuk dasar penelitian yang akan dilakukan diambil dari uraian teori diatas maka terbagi menjadi beberapa elemen, seperti :

1. Perencanaan Lingkungan :
 Perencanaan Transaktif dan Pembelajaran Sosial (Sudartho, 2001).
2. Peraturan pejalan kaki menurut David Sucher (1995) :
 - a. Kelancaran / *continuity*
 - b. Jarak / lama / panjang / *length*
 - c. Lebar / keluasan / *width*
3. Kemampuan pandangan manusia menurut Spreiregen (1965) :
 - a. Jarak 1220 m, jarak maksimum untuk melihat manusia.
 - b. Jarak 137 m, jarak maksimum untuk membedakan aktivitas yang dilakukan.
 - c. Jarak 24,5 m, jarak maksimum untuk dapat mengenali muka seseorang
 - d. Jarak 10,2 m jarak maksimum untuk memahami ekspresi seseorang.
 - e. Jarak 3,1 m, jarak jangkauan untuk melakukan percakapan.
 - f. Jarak 0,8 m, jarak untuk penelitian secara detail terhadap seseorang.
4. Elemen jalur pejalan kaki menurut Rubenstein (1992) :
 - a. Tanaman peneduh

- b. Paving dan Bangku
 - c. Kios, shelter dan kanopi
 - d. Jam dan tempat sampah
5. Kriteria jalur pejalan kaki menurut Utterman (1984) :
- a. Keamanan (*safety*)
 - b. Menyenangkan (*convenience*)
 - c. Kenyamanan (*comfort*)
 - d. Daya tarik (*attractiveness*)
6. Atribut menurut Weisman (1981) :
- a. Indera perangsang
 - b. Kenyamanan
 - c. Aktivitas
 - d. Kesusakan
 - e. Sosialitas
 - f. Privasi
 - g. Kontrol
 - h. Aksesibilitas
 - i. Adaptabilitas
 - j. Makna
7. Proses aktivitas menurut Jan Gehl (1980) :
- a. Kegiatan utama (*necessary activity*)
 - b. Kegiatan tambahan (*optinal activity*)
 - c. Kegiatan sosial (*following activity*)
8. Content Analysis (Analisis Kesamaan Isi), menurut Muhajir (1992) :
- a. Klasifikasi tanda
 - b. Dasar kriteria
9. Teknik Behavioral Mapping menurut Haryadi (1995) :
- a. *Place centered mapping*
 - b. *Person centered mapping*

Landasan Teori diatas diperkuat dengan teori lain pada kajian pustaka sebagai rumusan teori yaitu oleh Amos Rapoport, Gideon Geofani, Brambilla, Lang, Abraham Maslow, Basu Swatha, Syaifudin, Sudharto, Wirawan dan lainnya yang mengkaji temuan yang ada dengan pemaknaan, sehingga semakin jelas sesuai temuan masing-masing, berdasarkan penjelasan diatas disusun landasan teori sebagai landasan penelitian yaitu :

1. Faktor setting (ruang jalur pejalan kaki, unsur pendukung dan lingkungannya) mempengaruhi pejalan kaki.

2. Hubungan antar pejalan kaki sebagai individu yang memanfaatkan setting dalam melakukan kegiatan (berjalan, urusan pelayanan jasa, berjalan/lewat) menghasilkan fenomena perilaku yang disebut *attribute* serta sesuatu yang memberikan daya tarik dan mendukung intensitas kegiatan/aktivitas disebut sebagai *property*.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian perilaku yang berkaitan dengan hubungan antara manusia dan lingkungannya (setting), lewat paham rasionalistik dengan pendekatan fenomenologi dari data yang terjadi di lapangan untuk menemukan suatu kesimpulan atau rekomendasi serta temuan yang baru. Paham *rasionalistik* digunakan dalam penelitian ini dengan penggalian data yang menjelaskan ciri pendekatan fenomenologi lewat pemikiran logic dengan kesesuaian yang menggunakan pemetaan perilaku (Person Centered Mapping dan Place Centered Mapping) dan pembahasan dengan model pendekatan dari teori Gerald D. Weisman dalam modeling Environment Behaviour System (1981) dan teori-teori lain.

Berdasarkan keadaan area penelitian, ketajaman penelitian dan hasil yang akan didapatkan maka metode penelitian untuk penentuan responden dilakukan secara *kualitatif* dan diperkuat secara *kuantitatif* sehingga alasan yang diketemukan pada kualitatif yang sudah dicrosscekkkan, dapat diolah dan dimatangkan dengan metode kuantitatif.

Content analysis merupakan analisa alamiah tentang isi pesan suatu komunikasi, yang mencakup : klarifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi dan penggunaan kriteria sebagai dasar klarifikasi (Moehadjir, 1992).

Proses analisa diawali dengan mengkaji seluruh data, kemudian membandingkan terhadap beberapa informasi kemudian menyusun dan mengelompokkan berdasarkan komponen kegiatan, aktor, tempat, dan waktu serta aspek-aspek yang terkait di atas terhadap perilaku pada jalur pedestrian. Kemudian melakukan pembahasan terhadap berbagai temuan tersebut dengan studi pustaka yang telah disusun lewat referensi yang ada dan hasil akhirnya merupakan suatu kesimpulan penelitian mungkin juga bisa didapatkan temuan baru.

3.1.1 Landasan Dasar Penelitian

Dalam tujuan penelitian mencari dan menentukan keragaman perilaku pejalan kaki, yang diawali dengan pengamatan terhadap seluruh kegiatan yang terjadi di sepanjang jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono terhadap kegiatan perilaku settingnya.

Landasan dasar penentuan tersebut ditentukan berdasarkan fakta dan fenomena yang selalu terjadi dan berlangsung secara terus menerus sehingga diperoleh gambaran dari perilaku pejalan kaki hal ini diperkuat dengan penelitian yang akan diambil dalam obyek penelitian nantinya.

3.1.2 Langkah Penelitian

1. Tahap Persiapan
 - a. Mengamati dan mengidentifikasi obyek dan kawasan penelitian
 - b. Mempersiapkan alat penelitian
 - c. Membuat panduan pertanyaan untuk responden
 - d. menentukan responden
 - e. Melakukan tes terhadap responden
2. Tahap Pelaksanaan Penelitian
 - a. Menggali data melalui kegiatan :
 - 1). Observasi/pengamatan terhadap jalur pejalan kaki dan elemen pendukung beserta lingkungannya.
 - 2). Observasi/pengamatan terhadap aktivitas pengguna jalur pejalan kaki
 - 3). Membuat sketsa perilaku responden
 - 4). Melakukan komunikasi dengan responden, pakar dan nara sumber
 - b. membuat format data dalam sketsa gambar atau tabel
 - c. Menganalisa data
 - d. Melakukan pembahasan
 - e. Membuat laporan penelitian

3.1.3 Operasional Penelitian

Penelitian ini meliputi kegiatan yang dilakukan pada jalur pejalan kaki, setting di sepanjang jalan MT. Haryono dan pendukung kegiatan di jalur pejalan kaki, pengaruh yang terjadi, konflik yang muncul dan pemecahan konflik.

Data dan informasi yang dicari di lapangan adalah data tentang lingkungan fisik terhadap jalur pedestrian di obyek penelitian dan data menyangkut perilaku pemakai jalur pejalan kaki, yaitu :

1. Data dan informasi fisik yang terdiri dari komponen fisik lingkungan di sekitar jalur pejalan kaki terkait dengan suasana lingkungan yang mempengaruhi segala aktivitasnya, adalah :
 - a. Posisi bangunan terhadap aktivitas yang terjadi pada jalur pedestrian
 - b. Elemen-elemen pembentuk yang terkait dengan ruang dan lingkungan
 - c. Keadaan jalur pedestrian bentuk, ukuran, dan suasana yang terjadi.
 - d. Jenis, ukuran, pola lansekap dan letak vegetasi/pepohonan yang menjadi properti membentuk suasana pada obyek.
2. Data dan informasi non fisik terkait time/waktu, aktor/pelaku dan informasi penting terhadap aspek yang mendukung perilaku pengguna pejalan kaki tersebut.
3. Komunikasi visual dengan pendekatan interview atau komunikasi dengan pejalan kaki terhadap obyek pengamatan yang terjadi.

Langkah pertama adalah mencatat dan membuat sketsa segala apa yang ada terkait dengan data fisik/setting jalur pejalan kaki di obyek penelitian serta detail yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki seperti street furniture dan kondisi jalur pedestrian itu sendiri.

Kemudian dilakukan observasi dengan mapping berdasarkan kajian pustaka dan mengaplikasikan landasan teori terhadap spesifikasi obyek penelitian terkait bentuk perilaku terutama jam-jam terjadinya keramaian puncak atau jam sibuk. Namun dapat diambil titik tertentu dalam hal ini jam-jam tertentu yang menonjol pada saat penelitian terjadi yang diperkuat teknik wawancara/interview dan memberikan pertanyaan yang sifatnya tidak memaksa dalam hal ini pertanyaan bebas dengan pertanyaan yang bersifat umum dan bersifat khusus.

3.1.4 Metode Pengumpulan Data

Pemilihan sample (responden) dengan cara **purposive sampling** dan penggalian data menggunakan teknik Behavioral mapping (Haryadi, 1995). Dengan teknik tersebut akan didapatkan informasi tentang suatu gejala perilaku individu dan kelompok yang terkait dengan sistem spasialnya (Haryadi, 1995).

Sommer, 1986 (dalam Haryadi, 1995) mengungkapkan bahwa Behavioral Mapping digambarkan dalam bentuk sketsa dan diagram mengenai suatu area dimana manusia melakukan kegiatan. Tujuannya adalah untuk menggambarkan perilaku dalam peta, mengidentifikasi jenis dan frekuensi perilaku, serta menunjukkan kaitan perilaku dengan wujud perancangan yang spesifik.

Pemetaan perilaku ditempuh dengan menggunakan 2 cara yaitu Person Centered Mapping dan Place Centered Mapping, dalam penjelasannya sebagai berikut ini (Haryadi, 1995) :

1. *Person Centered Mapping*

Adalah metoda pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan dan mengakomodasikan perilakunya kedalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Dengan pengertian bahwa teknik tersebut arah konsentrasinya pada satu tempat spesifik baik berdimensi kecil maupun besar, dalam penelitian ini adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki di jalan MT. Haryono Semarang.

2. *Place Centered Mapping*

Adalah metode pengamatan terhadap pergerakan manusia pada suatu periode waktu tertentu. Teknik tersebut berkaitan tidak hanya pada lokasi tertentu, tetapi dengan beberapa lokasi. Peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati meliputi pengguna jalur pejalan kaki baik laki-laki dan perempuan.

Cara yang digunakan pada pengamatan Place Centered Mapping dapat dilakukan dengan cara dan tahapan sebagai berikut :

1. Identifikasi terhadap sample obyek pengamatan (pejalan kaki) dan diusahakan melalui kerja sama (dalam pencatatan data dirahasiakan terhadap objek pengamatan) pengalaman dalam melakukan pergerakan dan aktivitas

2. Komunikasi dengan objek untuk mengetahui termasuk kesan yang dirasakan, dimana dilakukan juga dengan pihak yang dianggap relevan.
3. Pencatatan dan pengamatan perilaku dilakukan oleh objek dari titik awal gerak yang ditentukan sampai titik akhir perjalanan yang ditentukan. Pengamatan dilakukan bertahap satu jam pada hari pertama, dua jam berikutnya sampai akhir 8 jam pengamatan dari suatu hari ke hari berikutnya dengan pengamatan pada waktu jam-jam sibuk.
4. Pengamatan dilakukan pada objek yang berlainan pada lokasi yang telah ditentukan dimana pergerakan dan aktivitas objek semakin banyak dan mengesankan di situlah penelitian dirasa perlu untuk dilakukan.
5. Pemetaan garis arah gerakan dan kegiatan objek pejalan kaki pada media jalur pedestrian. Super imposed dari beberapa garis-garis tersebut merupakan indikasi tingkat akumulasi dari berkumpulnya pengguna pejalan kaki dari spot-spot pada segmen yang telah ditentukan.
6. Pencatatan titik-titik dimana terjadi perilaku yang dilakukan oleh pengguna jalur pedestrian yang terkait dengan aktivitas jalur perdagangan tersebut.
7. Melakukan perekaman hubungan antara waktu, tempat dan frekwensi pejalan kaki yang melakukan gerakan dan aktivitas antara perilaku, pejalan kaki terhadap attribute dan propertinya.
8. Analisa hasil rekaman data dan informasi dengan teori-teori tentang pejalan kaki, jalur pejalan kaki, perilaku manusia dan lingkungan yang ada pada kajian pustaka terhadap objek penelitian.
9. Penyusunan kesimpulan dan temuan terhadap setting pejalan kaki di jalur pedestrian jalan MT. Haryono Semarang.

Disamping metode Behavioral Mapping, untuk mengetahui perilaku pejalan kaki dalam suatu peta dilakukan pula metode wawancara dengan responden dan nara sumber tentang alasan melakukan tingkah laku selama mempunyai aktivitas di jalur pejalan kaki serta persepsinya tentang ruang dan elemen pendukung jalur pejalan kaki yang mempengaruhi aktivitasnya di jalur pedestrian.

3.2 Lokasi Penelitian dan Pembagian Area Kawasan

3.2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan dengan pemenggalan ruas jalan MT Haryono mulai dari penggal jalan Stadion Utara sampai penggal jalan petudungan/jalan Kebon Arum. Pemotongan jalan ini didasarkan pada observasi lapangan dimana aspek-aspek yang diteliti dapat masuk dalam kategori penelitian terutama dilihat dari menonjolnya aspek permasalahan yang dihadapi di lokasi serta ruang lingkup studi penelitian didasarkan pada bentuk pedestrian yang lengkap dengan setting dan segala permasalahan yang menyangkut kajian penelitian.

3.2.2 Pembagian Area Kawasan Penelitian

Wilayah penelitian terdiri dari area-area jalur pedestrian yang dipisahkan oleh jalan yang menghubungkan penggal jalan Stadion Utara – Jl. Petudungan/Jl. Kebon Arum dengan lingkungan sekitarnya sehingga terbentuk dan terbagi beberapa area wilayah penelitian.

Definisi pembagian dan obyek penelitian area secara mendalam berdasarkan pada :

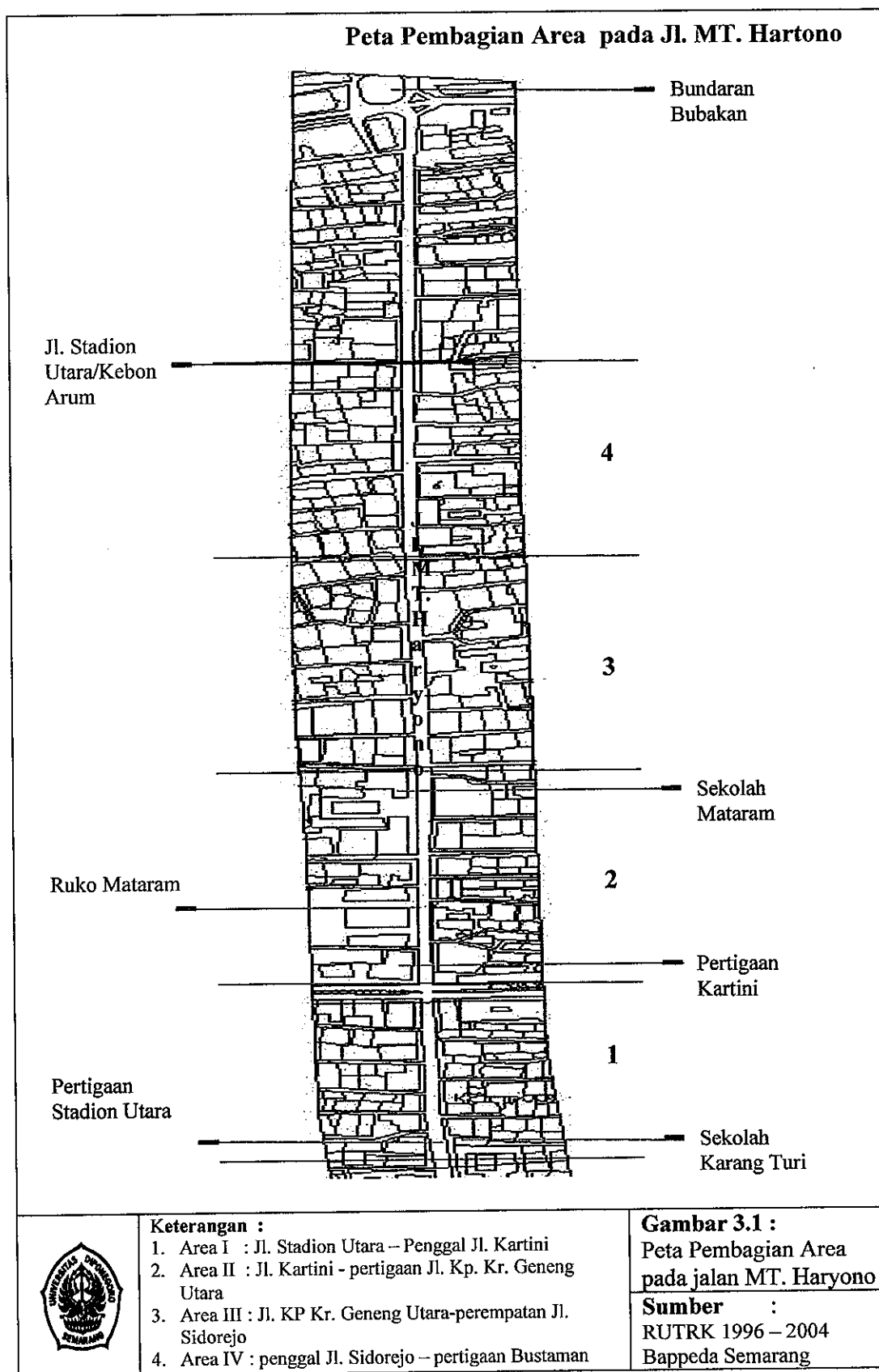
1. Kondisi Fisik

Kondisi tempat penelitian yang menjadi obyek, terdiri dari kondisi vegetasi, komponen-komponennya, bentuk, dimensi, batasan, dan material serta pelingkupnya.

2. Kondisi Non Fisik / Spatial Condition

Kondisi keruangan yang terkait dengan kondisi area penelitian di lokasi sekitar jalur pedestrian yang terkait pada aktivitas dan perilaku pengguna pejalan kaki, orientasi, vista yang terlihat, sirkulasi dan obyek ataupun faktor-faktor yang menarik dan juga pembagian aktivitas yang terkait dengan keramaian dan pengelompokan aktivitas yang saling berhubungan.

Dalam pembagian setiap areanya dikaji dan diolah data yang terkait dengan fungsi bangunan, atribut, kondisi dan dimensi jalur pedestrian, parkir, dan aspek lain yang terkait dengan perilaku pejalan kaki yang berpengaruh terhadap penelitian. Perbedaan tersebut berpengaruh terhadap perilaku pada area jalur pejalan kaki sebagai obyek dan didapatkan area-area. (terlihat pada gambar 3.1)



3.2.3 Teknik Pengambilan Data Informasi Dan Komunikasi

Data dan informasi yang dicari di lapangan adalah data tentang lingkungan fisik terhadap jalur pedestrian di obyek penelitian dan data menyangkut perilaku pemakai jalur pejalan kaki, yaitu :

1. Data dan informasi fisik yang terdiri dari komponen fisik lingkungan di sekitar jalur pejalan kaki terkait dengan suasana lingkungan yang mempengaruhi segala aktivitasnya, adalah :
 - a. Posisi bangunan terhadap aktivitas yang terjadi pada jalur pedestrian
 - b. Elemen-elemen pembentuk yang terkait dengan ruang dan lingkungan
 - c. Keadaan jalur pedestrian bentuk, ukuran, dan suasana yang terjadi.
 - d. Jenis, ukuran, pola lansekap dan letak vegetasi / pepohonan yang menjadi properti membentuk suasana pada obyek.
2. Data dan informasi non fisik terkait time/waktu, aktor/pelaku dan informasi penting terhadap aspek yang mendukung perilaku pengguna pejalan kaki tersebut.
3. Komunikasi visual dengan pendekatan interview atau komunikasi dengan pejalan kaki terhadap obyek pengamatan yang terjadi.

Langkah pertama adalah mencatat dan membuat sketsa segala apa yang ada terkait dengan data fisik / setting jalur pejalan kaki di obyek penelitian serta detail yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki seperti street furniture dan kondisi jalur pedestrian itu sendiri.

Kemudian dilakukan observasi dengan mapping berdasarkan kajian pustaka dan mengaplikasikan landasan teori terhadap spesifikasi obyek penelitian terkait bentuk perilaku terutama jam-jam terjadinya keramaian puncak atau jam sibuk. Namun dapat diambil titik tertentu dalam hal ini jam-jam tertentu yang menonjol pada saat penelitian terjadi yang diperkuat teknik wawancara/interview dan memberikan pertanyaan yang sifatnya tidak memaksa dalam hal ini pertanyaan bebas dengan pertanyaan yang bersifat umum dan bersifat khusus.

Langkah-langkah ini diperkuat dengan studi pustaka yang telah disusun untuk memperkuat penelitian lewat metode mapping tadi dengan diperkuat foto, dan gambar-gambar visual yang terkait dengan arsitektur perilaku. Kemudian, prosedur standart yang harus dijalankan dasar penelitian dan langkah – langkah

memberikan pertanyaan yang sifatnya tidak memaksa dalam hal ini pertanyaan bebas dengan pertanyaan yang bersifat umum dan bersifat khusus.

Langkah-langkah ini diperkuat dengan studi pustaka yang telah disusun untuk memperkuat penelitian lewat metode mapping tadi dengan diperkuat foto, dan gambar-gambar visual yang terkait dengan arsitektur perilaku. Kemudian, prosedur standart yang harus dijalankan dasar penelitian dan langkah – langkah yang telah dirumuskan yang mesti dipatuhi dan juga yang tidak kalah penting adalah penggunaan sistem coding yang efisien dalam waktu saat penelitian

3.3 Alat/Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang paling dominan adalah peneliti sebagai subyek pengamat lapangan, dengan alat bantu berupa :

1. Kamera dan foto yang merekam kegiatan
2. Alat perekam suara terhadap hasil wawancara.
3. Alat tulis untuk mencatat hasil pengamatan.
4. Peta obyek penelitian dan peta jalur pejalan kaki.
5. Alat pengukur (meteran).
6. Kertas untuk mencatat hasil jawaban dari responden.

3.4 Penentuan Responden

Penentuan sample responden menggunakan sistem *Purposive Sampling*, cara pengambilan sampel dengan memilih sub grup dari populasi sedemikian sehingga sampel yang dipilih mempunyai sifat yang sesuai dengan sifat – sifat populasi.

Dari data yang ada peneliti mempunyai gambaran terlebih dahulu sifat populasi tersebut, walaupun hasil penelitian dari sampel semacam ini tidak dapat digunakan sebagai dasar dari sifat populasinya (Miller, 1970). Responden adalah laki – laki dan perempuan sebagai pengguna jalur pejalan kaki.

Dengan pembagian didasarkan pada pengamatan selanjutnya di lapangan, gambarannya adalah :

1. Laki – laki terdiri dari :

Pembeli barang dan konsumen atau hanya sekedar reflesing di jalan MT. Haryono, pemilik toko dan karyawan, PKL, pelajar, pengguna lain

kondisi tiap area yang ada) yang nantinya saat penelitian akan diadakan observasi lapangan dan wawancara awal terbagi dalam empat area untuk mengetahuinya.

3.5 Penentuan Variabel Penelitian

Variabel yang akan diteliti meliputi komponen operasional, yaitu :

1. Jalur Pejalan Kaki :

a. Aspek Fisik

Pengidentifikasian Karakteristik setting yang meliputi :

1). Kondisi Bangunan Pertokoan Jalur Pejalan Kaki

- a). Keterkaitan Aktivitas Bangunan Perdagangan dan Jasa terhadap Jalur Pejalan Kaki
- b). Posisi terhadap Jalur Pejalan Kaki
- c). Daya Tarik Aktivitas Perdagangan

2). Sektor Informal dan Parkir

- a). Posisi Parkir
- b). Kondisi Ruang Pedagang Kaki Lima

3). Elemen Jalur Pedestrian + Vegetasi

- a). Kondisi dan Data Vegetasi
- b). Kelengkapan Street Furniture

Data Fisik Jalur Pedestrian

- 1). Dimensi dan Kondisi Jalur Pedestrian
- 2). Pola Jalur Pedestrian

b. Aspek Non Fisik

- 1). Data Pergerakan dan Sirkulasi
- 2). Data Aktivitas
- 3). Data Perilaku

2. Pejalan Kaki

Meliputi *komponen* yang terkait dengan Responden, yaitu :

- a. Jumlah Responden
- b. Spesifikasi Responden

3.6 Jadwal Penelitian

Pemilihan waktu yang menjadi dasar penelitian berdasarkan survey terhadap obyek penelitian yang didapatkan yaitu dari pagi (05.00 WIB) sampai malam (21.00 WIB) dengan harapan akan didapatkan hal-hal baru yang mungkin kita sendiri belum mengetahuinya. Pemilihan tanggal penelitianpun dipertimbangkan sehingga ada penelitian yang dilakukan pada tanggal muda (1-15) dan tanggal tua (15-20).

Kegiatan observasi diarahkan pada aktivitas pejalan kaki di jalur pejalan kaki (jalur pedestrian kanan dan kiri serta jalur lambat dan tempat penyeberangan) yang dibatasi lingkungan fisik yang membentuk suasana disekitar jalur pejalan kaki tersebut, yaitu bangunan, pepohonan/tanaman dan elemen pelindung lainnya.

3.7 Kesulitan Yang Dihadapi

Dalam penelitian ini terdapat kesulitan yang dihadapi terkait dengan keterbatasan waktu pada saat penelitian, yaitu :

1. Iklim demokrasi sebenarnya telah didorong oleh keberanian masyarakat untuk menyampaikan pendapat, gagasan dan kritik. Sayangnya keinginan ini kadang-kadang sangat ekspresif dan berlebihan sehingga sering disebut kebablasan. Perencanaan partisipatori ini tentu saja agak sulit untuk memenuhi kriteria kelayakan yang didasarkan atas data dan analisa yang baik sekaligus dapat mengakomodasi aspirasi, gagasan dari masyarakat yang akan terpengaruh oleh suatu keputusan (Sudarto, 2001).
2. Penggalan data lapangan
Data dan informasi yang lengkap dari pejalan kaki yang mempunyai perilaku pada koridor jalan MT. Haryono sulit didapatkan terutama pada saat wawancara dari responden terhadap perilaku yang dilakukan. Penggalan dan pengungkapan data seringkali gagal, karena pejalan kaki sering tidak bisa memberikan dan mengungkapkan jawaban, beserta alasan yang mendasarinya, sehingga data dan informasi tersebut didapatkan dari responden yang dipilih dan mampu memberikan data yang relevan dan sangat dibutuhkan oleh penelitian ini walaupun berkali-kali gagal.
3. Panjangnya Daerah Penelitian

Panjangnya daerah penelitian yang sampai ± 2 km mengakibatkan peneliti harus benar-benar teliti untuk mengamati perilaku pejalan kaki karena jarak yang panjang juga mempengaruhi sirkulasi dan pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain yang ternyata dari responden dengan responden lain berbeda-beda, dari data yang akan diungkap dari satu tempat ke tempat yang lain dari panjangnya koridor jalan MT. Haryono, sehingga pembagian, ketelitian dan komunikasi yang baik antara responden dengan peneliti yang memegang peranan penting dari hasil penelitian ini.

Dari kesulitan yang dihadapi peneliti diatas, peneliti berusaha tidak mengurangi kelengkapan proses dan hasil penelitian ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Rona Lingkungan Daerah Penelitian

4.1.1 Secara Makro

1. Posisi Penelitian Terhadap Kota Semarang

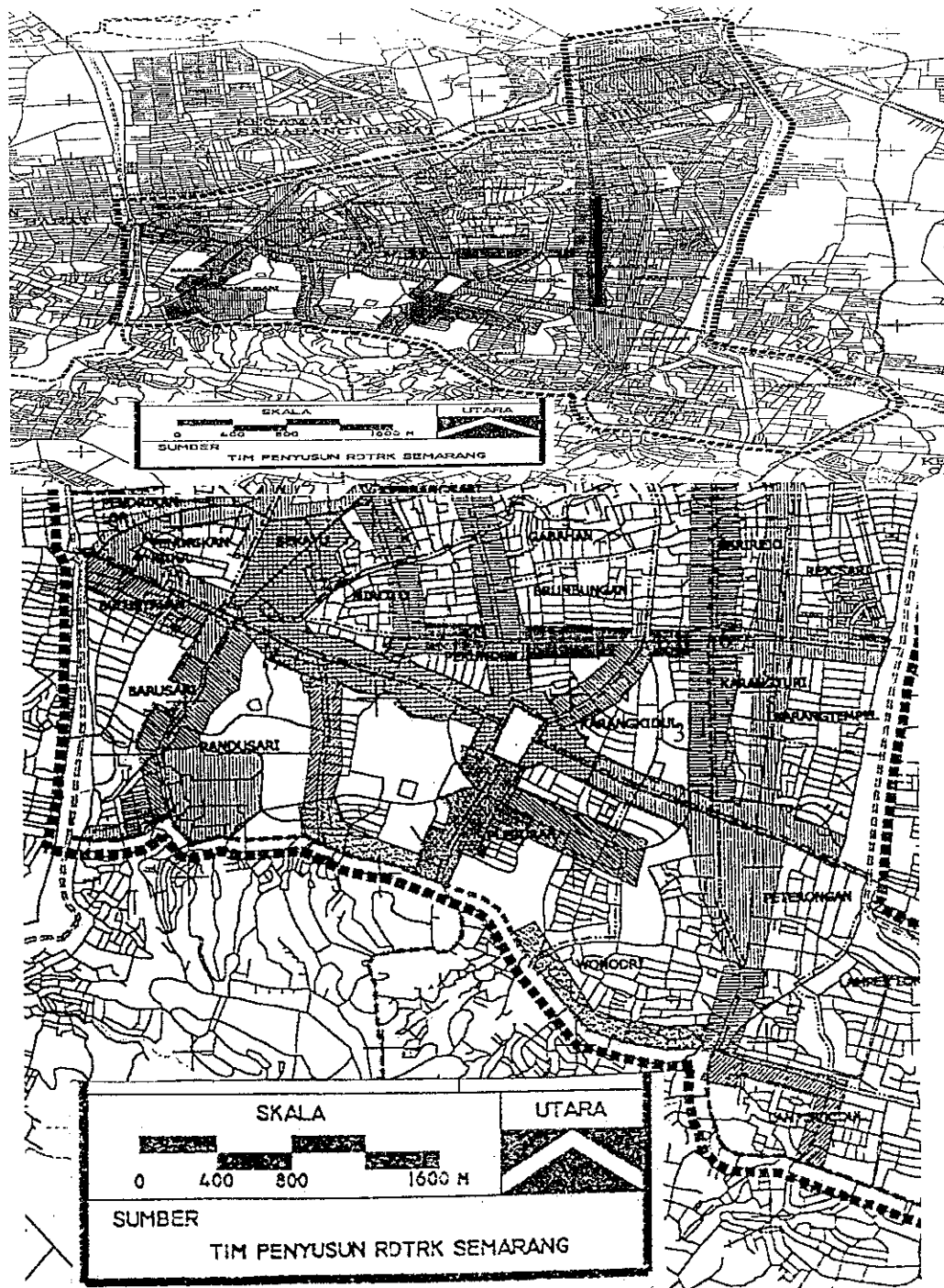
Dilihat dari kedudukan geografisnya terletak di bagian tengah kota Semarang yang memiliki topografi relatif datar. Penggal jalan ini dalam Kebijakan Wilayah Perkembangan Kota termasuk dalam wilayah pengembangan sebagai Sentra Perdagangan dan Jasa. Secara administratif wilayah penggal jalan ini terletak pada Kecamatan Semarang Tengah dan termasuk di dalamnya tiga kelurahan yaitu Kelurahan Jagalan, Sarirejo, Kebon Arum.

Berdasarkan kebijakan pemerintah daerah penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum sebagai bagian dari kawasan jalan MT. Haryono dengan peruntukannya bagi kota Semarang yaitu sebagai Sentra Perdagangan dan Jasa.

2. Kondisi Fisik Penggal Jl Stadion Utara – Petudungan

Adapun kondisi fisik jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum dilihat dari topografi, Klimatologi dan hidrologi dimana Topografi pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum merupakan pembagi antara wilayah Kecamatan Semarang Tengah dan Semarang Timur yang terletak di dataran rendah, sehingga kondisi topografi merupakan daerah yang relatif datar dengan kemiringan lahan termasuk lahan landai. Sedangkan kondisi klimatologi kawasan penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum pada dasarnya mirip dengan klimatologi kota Semarang pada umumnya yaitu iklim tropis lembab dengan suhu rata-rata 23°C, dikarenakan kondisi klimatologi yang sesuai dengan kota Semarang maka tingkat peresapan air termasuk sedang, ini dapat diidentifikasi melalui genangan-genangan air yang cukup lama. Pada waktu musim hujan, penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum ini terkadang mengalami peluapan air yang menutupi jalan dan berangsur-angsur air akan surut dengan sendiri.

Lokasi penelitian jika ditinjau dari skala kawasan kota Semarang



Keterangan :

1. Jl. MT. Haryono —————
2. Jl. Ahmad Yani
3. Jl. Ki Mangun Sarkoro
4. Jl. H. Agus Salim
5. Jl. Dr. Cipto
6. Bundaran Bubakan

Gambar 4.1 :

Lokasi penelitian jika ditinjau dari skala kawasan kota Semarang

Sumber :

RDTRK 1996-2005 Bappeda Kota Semarang

Elemen-elemen fisik penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum yang perlu diidentifikasi yang berkaitan dengan konsep jalur pedestrian dan faktor-faktor penunjangnya yaitu :

1. Tata Guna Lahan

Penggal jalan Kartini-Bubakan mempunyai pola masa yang berbentuk linier memanjang dengan fungsi utama kawasan perdagangan dan jasa. Selain fungsi tersebut terdapat juga fungsi lain dalam tata guna lahan penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum.

2. Penampilan Bangunan

Tampilan bangunan atau fasade bangunan yang ada di jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum sangat beragam. Banyak kios atau toko yang sudah tidak aktif dan dibiarkan kosong begitu saja, sedangkan fasade bangunan toko yang masih aktif memiliki tampilan yang dipengaruhi oleh keberadaan papan reklame dan penggunaan rolling door.

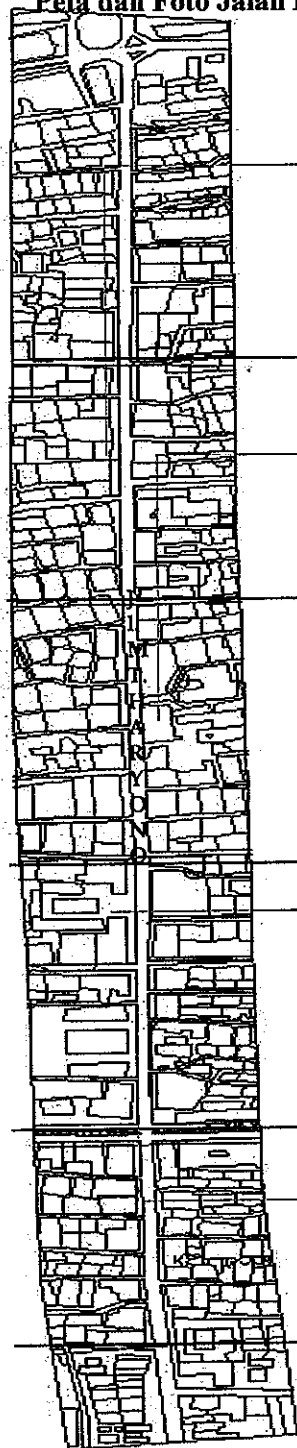
3. Jenis Bangunan

Fungsi lahan pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum sebagian besar didominasi oleh perdagangan dan jasa, namun terdapat pula beberapa bangunan sebagai rumah tinggal baik dihuni ataupun dibiarkan kosong. Banyaknya perdagangan dan jasa ini sebagai akibat dari pesatnya tingkat perkembangan kawasan ini sehingga terjadi pergeseran fungsi/kegiatan yang umumnya terjadi dari fungsi perumahan ke fungsi non perumahan (perdagangan).

4. Jalur Pejalan Kaki

Merupakan jalur pejalan kaki tanpa pelindung atap dengan lebar sekitar 2 m. Dengan adanya jalur pedestrian di sepanjang penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum sebenarnya sudah cukup untuk melayani pejalan kaki, namun kondisi jalur pedestrian kurang memadai karena terlalu sempit ditambah adanya PKL yang menggunakan trotoar sebagai tempat berjualan serta adanya aktivitas lain selain sebagai tempat berjalan seperti bongkar muat barang dagangan, diperparah lagi dengan perubahan bentuk karena pengaruh fungsi pedestrian yang mulai bergeser, sehingga menimbulkan fenomena baru.

Peta dan Foto Jalan MT. Haryono penggal jalan Stadion Utara – Petudungan



Kondisi jalur pedestrian dan jalur lambat dengan sirkulasi becak dan sepeda motor



Jalur lambat yang berhimpitan dengan jalur pedestrian berpengaruh terhadap pejalan kaki



Trotoir di depan Ruko Jl. MT. Haryono sebelah Barat jalan dengan kemiringan sudut sampai 15°



View Jalur pedestrian di depan Sekolah Mataram



Keterangan :

1. Area I : Jl. Stadion Utara – Penggal Jl. Kartini
2. Area II : Jl. Kartini - pertigaan Jl. Kp. Kr. Geneng Utara
3. Area III : Jl. KP Kr. Geneng Utara- perempatan Jl. Sidorejo
4. Area IV : penggal Jl. Sidorejo – pertigaan Bustaman

Gambar 4.2 :

Peta dan Foto Jalan MT. Haryono penggal jalan Stadion Utara – Petudungan

Sumber :

Foto dan Peta Pribadi Maret 2004

5. Sirkulasi dan Parkir

Sirkulasi pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum merupakan jalan regional yang mempunyai 3 jalur dengan sistem pengaturan searah. Kondisi jalan yang lebar menyebabkan tingkat kecepatan kendaraan yang melaju di jalan ini cukup tinggi ditambah tingkat kepadatan kendaraan yang cukup tinggi. Fasilitas jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum cukup memadai untuk sebuah jalan regional, seperti trotoar, jalur lambat dan parkir. Namun demikian pemanfaatan fasilitas belum maksimal sehingga fasilitas jalan disalah gunakan seperti jalur lambat yang digunakan untuk parkir dan lain-lain. Sistem parkir di jalan ini merupakan parking on street atau langsung pada bahu jalan secara paralel pada kedua sisi jalan. Sistem parkir pada bahu jalan ini tidak terlalu berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas di jalan ini karena jalan ini memiliki tiga jalur jalan sehingga cukup lebar. Namun demikian, pada beberapa bagian jalan masih terdapat penataan parkir yang tidak jelas dan pengaturan yang kurang baik. Pada beberapa kompleks pertokoan menyediakan sarana parkir sendiri.

6. Ruang Terbuka

Ruang terbuka dalam konteks perancangan kota termasuk semua jalan, jalur pedestrian, taman serta elemen-elemen ruang terbuka seperti pohon, patung, bangku atau lampu. Ruang terbuka yang terdapat dalam penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum berupa jalan dan jalur pedestrian dengan batas yang terbentuk oleh pohon dan fasade bangunan dan lantai kawasan dengan fungsi sebagai kawasan perdagangan. Tata ruang penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum merupakan pola tata ruang linier memanjang berbentuk jalan. Bagian-bagian jalan dari jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum terdiri atas :

- a. **Jalan Utama.** Menurut RUTRK jalan M.T. Haryono termasuk jalan kolektor sekunder. Sebagai jalur sirkulasi kendaraan seperti mobil, motor serta angkutan lainnya. Jalan ini sebesar 9.7 m dengan pemanfaatan jalan di samping kiri untuk area parkir.

- b. **Jalur Lambat.** Sebagai bagian dari jalan utama keberadaan jalur lambat tidak tercantum pada RUTRK. Terletak di kedua sisi jalan utama dengan lebar jalur sebelah kiri 4 m dan jalur sebelah kanan sebesar 4 m dipisahkan oleh pulau jalan selebar 0.7 m. Digunakan selain untuk parkir kendaraan juga untuk sirkulasi becak, sepeda dan kendaraan roda dua.
- c. **Landscaping.** Pohon-pohon perindang ada di sepanjang jalan ini baik di sebelah kanan ataupun di sebelah kiri. Dimana pohon-pohon ini berfungsi sebagai pelindung sekaligus sebagai pengarah.

7. Ruang Luar Kawasan

Ruang luar pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum terdiri dari beberapa faktor dan elemen-elemen yang membentuknya antara lain :

- a. *Faktor intern*, pembentuk ruang luar pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum, merupakan elemen-elemen ruang luar yang terdapat pada kawasan yang mempengaruhi terciptanya kondisi di dalam kawasan itu sendiri.
 - Dilihat dari sisi kegiatannya : merupakan ruang luar terbuka aktif, dalam hal ini dapat dilihat dari fungsi ruang luarnya yang bukan hanya sebagai sumber pengudaraan lingkungan dan penanda jarak bangunan, namun berfungsi pula sebagai suatu jalur lalu lintas, ruang komunal dan tempat aktivitas berjalan-jalan.
 - Dilihat dari bentuknya : penggal jalan ini merupakan suatu bentuk yang memanjang dengan batas-batas dikedua sisi ruas jalan berupa trotoar dan jalur lambat.
 - Dilihat dari sifatnya : dapat dikategorikan sebagai ruang luar bangunan karena terbentuk oleh dinding fasade bangunan yang mengapit ruas jalan.
- b. *Faktor ekstern*, pembentuk ruang luar pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum merupakan faktor-faktor dari luar yang mempengaruhi terciptanya ruang luar pada kawasan. Dilihat dari

pola organisasinya kawasan merupakan suatu pola organisasi linier dimana ruang luar pada jalan ini dapat berhubungan dengan ruang lain sebagai penghubung dan pengorganisasian ruang-ruang lain, barrier atau dinding pemisah, dan pembatas kegiatan. Dilihat dari hubungan ruang dengan manusia : lebih menyangkut hubungan psikologis dan emosional, karena ruang luar yang ada menimbulkan tanggapan manusia secara psikologis dan emosional baik melalui persepsi visual maupun persepsi pendengaran dan perasaan, sedangkan jalur pedestrian merupakan daerah yang menggambarkan hubungan dimensional yang menyangkut ruang dan ruang gerak manusia.

8. Elemen assessoris kawasan kota

Elemen assessoris kawasan kota adalah sebagai berikut :

- a. *Elemen assessoris lunak*. Berupa pepohonan yang letaknya memanjang mengikuti pola jalan, dengan fungsinya sebagai tata hijau dan peneduh kawasan, sehingga pengolahan lansekap, pemeliharaan dan perawatan diperlukan sebagai upaya untuk memperindah kawasan.
- b. *Elemen asesoris keras*.
 - *Rambu lalu lintas*. Keberadaan rambu lalu lintas dinilai sudah cukup memadai dari segi struktur jalan yang merupakan jalan dengan arah arus searah.
 - *Papan Reklame*. Bentuk dan ukuran papan reklame yang ada bervariasi dengan penataan yang terkadang kurang baik dan mengurangi nilai estetis fasade bangunan. Keberadaan papan reklame menjadi faktor yang dominan sebagai sarana promosi bagi pengunjung kawasan namun juga menambah kesemrawutan bentuk tampilan fasade bangunan dan kawasan. Jenis papan reklame yang banyak digunakan, terbuat dari papan atau seng, dinding reklame, spanduk yang ditempatkan di depan bangunan.
 - *Tong sampah*. Elemen ini dari segi kuantitas belum memadai, seharusnya terletak di sepanjang ruas jalan belum lagi dari segi kondisi elemen ini sudah banyak yang rusak padahal dilihat dari

kebutuhan dari ruang keberadaannya sangat penting karena berpengaruh pada kebersihan kawasan.

- Elemen assessoris yang kedudukan dan fungsinya vital dalam kawasan jalur pedestrian yang ada sepanjang kawasan selebar \pm 2.50 m dengan material paving.

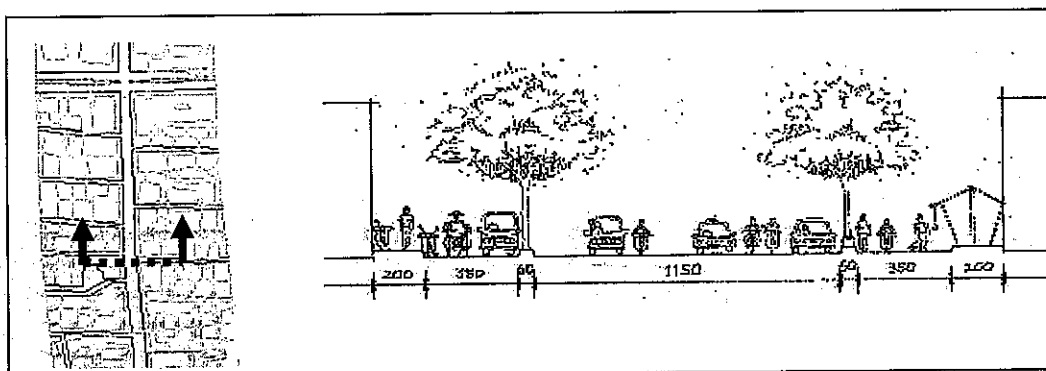
4.1.2 Secara Mikro (Kondisi Fisik, Karakter Pejalan Kaki dan Aktivitasnya Per-area Penggal Jl. Stadion Utara-Petudungan)

Jalur pejalan kaki di jalan MT. Haryono terdiri dari jalan pedestrian yang posisinya sebelah kanan dan kiri sepanjang jalan MT. Haryono (\pm 1500 m) dan jalur penyeberangan posisi yang melintang terhadap jalan raya, berada di beberapa area jalan. Untuk mendapatkan gambaran karakteristik jalur pejalan kaki jalan MT. Haryono lebih rinci akan dijelaskan untuk setiap area jalan, yaitu :

1. Area I : Jl. Stadion Utara - Jl. Kartini.
2. Area II : Jl. Kartini - Kp Karang Geneng Utara
3. Area III : Kp Karang Geneng Utara - Perempatan Jl. Sidorejo
4. Area IV : Perempatan Jl. Sidorejo - Jl. Petudungan/Kebon Arum

Untuk mendapatkan gambaran lebih jelas mengenai karakter fisik jalur pedestrian tersebut diungkapkan dalam area-area jalan, yang terkait dengan *kondisi dan dimensi jalur pejalan kaki, tata hijau, kelengkapan pejalan kaki, jumlah pengunjung serta aktivitas pengunjung*, yaitu sebagai berikut :

1. Area I : jalan Stadion Utara – Jl. Kartini/Kp. Kali



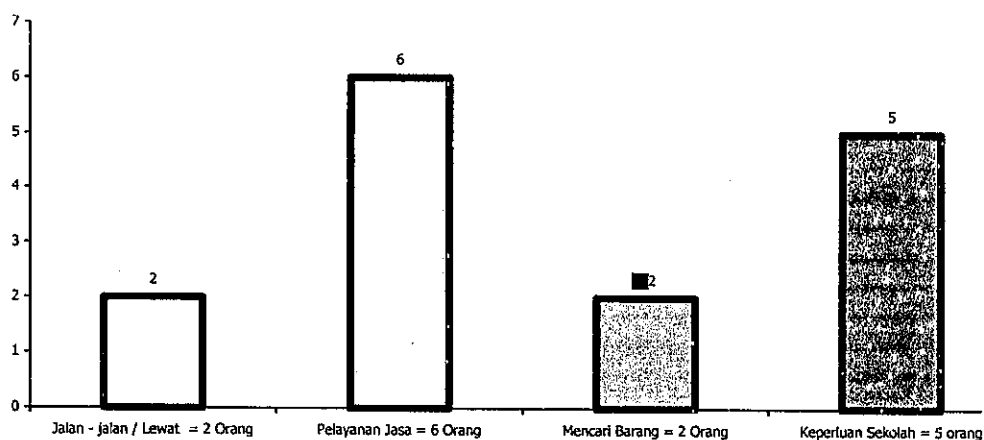
Gambar 4.3 : Potongan Jalan Area I
Sumber : Observasi Lapangan Maret 2004

Jalur pejalan kaki di area ini jalan MT. Haryono lebarnya 200 cm, di beberapa bagian tidak terdapat pohon pelindung atau tidak dapat tumbuh subur, sedang pada jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan MT. Haryono relatif lebih banyak tumbuh walaupun jumlahnya sedikit.

Beberapa elemen kelengkapan jalur pejalan kaki adalah tempat box telepon, tempat sampah, yang berada di pinggir jalur pejalan kaki termasuk reklame yang ada pada sisi jalur pedestrian untuk tanda toko – toko tersebut, sedang tiang telepon dan tiang listrik posisinya kurang teratur terhadap jalur pejalan kaki berada pada pembatas jalan sisi timur.

Kebanyakan pejalan kaki berasal dari tempat parkir kendaraan bermotor yang terletak sepanjang jalan. Keramaian pengunjung tersebut pada siang hari saat sekolah bubar. Umumnya pengunjung menggunakan kendaraan pribadi (parkir di jalur lambat dan pinggir jalan dekat toko atau tempat yang dituju), kendaraan umum dan berjalan melintas jalur lambat dan jalur pejalan kaki.

Berdasarkan motif responden datang area I dengan 17 responden adalah 2 orang (13%) menyatakan cari barang, 5 orang keperluan sekolah (33%), 6 orang (13 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 4 orang (41%) menyatakan jalan - jalan / lewat. (lihat grafik 4.1)



Grafik 4.1. : Motif Responden Datang di Area I

Sumber : Hasil Wawancara Responden, April 2004

Secara mendasar pergerakan yang ada pada pejalan kaki di area I ini sama dengan yang ada pada area II, III dan IV, namun kesibukan yang nyata memang terlihat pada siang hari dengan pencapaian menonjol pada A, C, E.

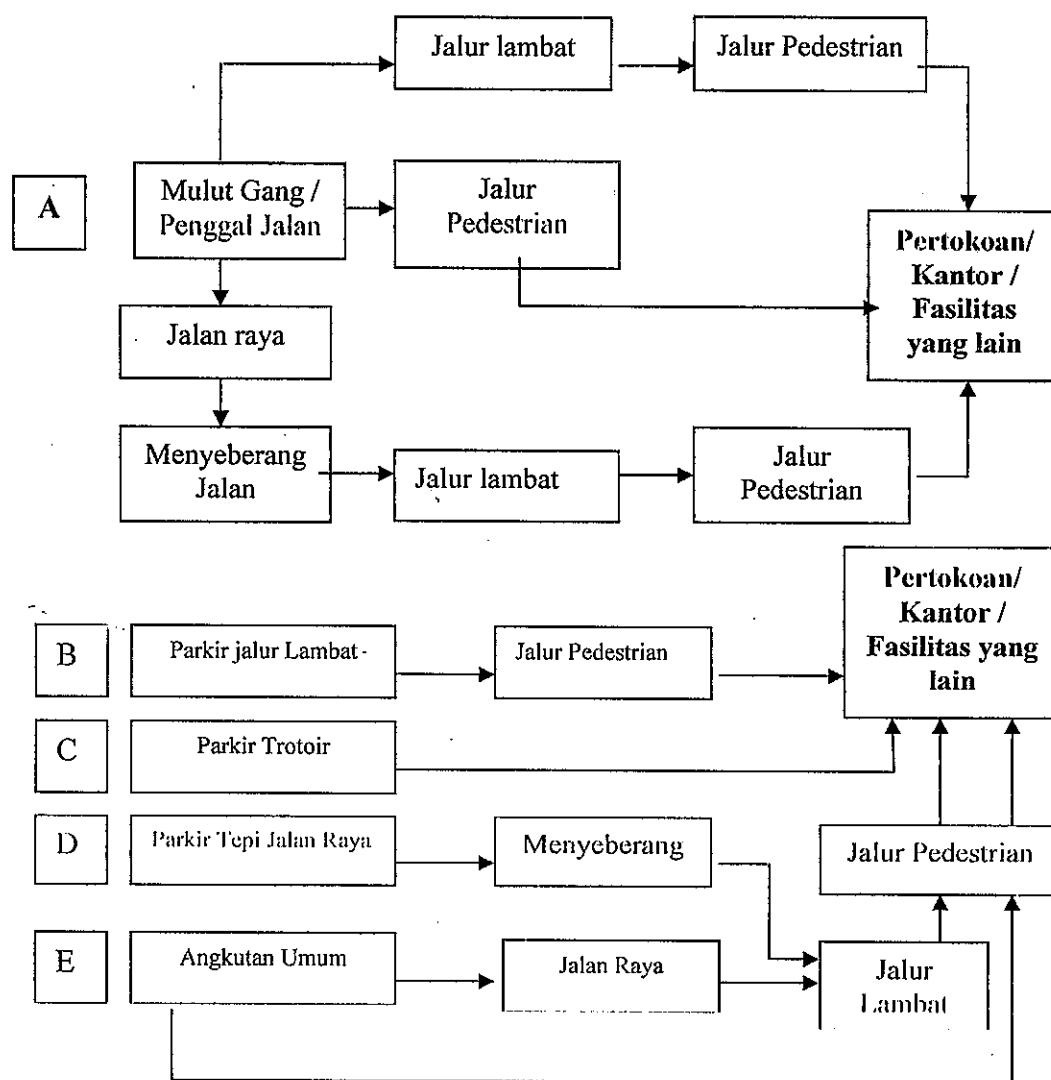
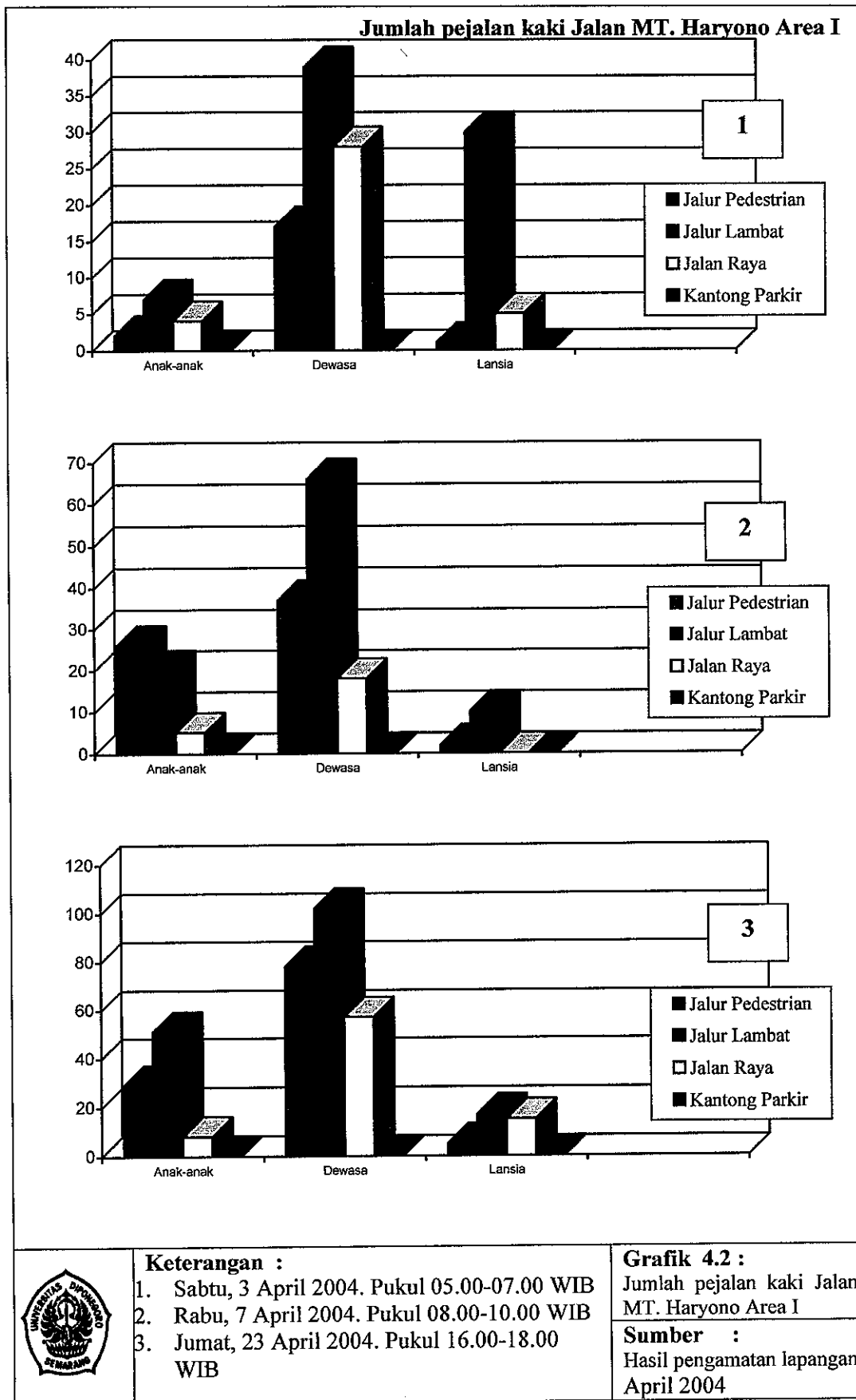


Diagram 4.1 : Pencapaian Pejalan Kaki di Pertokoan Jalan MT. Haryono Area I
Sumber : Observasi Lapangan April 2004

Pencapaian pejalan kaki di area ini dapat dilihat pada diagram 4.1 di atas, baik cara A, C, D, E dan setelah selesai aktifitas di bangunan/pertokoan tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Rabu, Jumat dan Sabtu tanggal 3, 7, 23 April dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian/jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik/turun motor/mobil (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi dan sore hari.

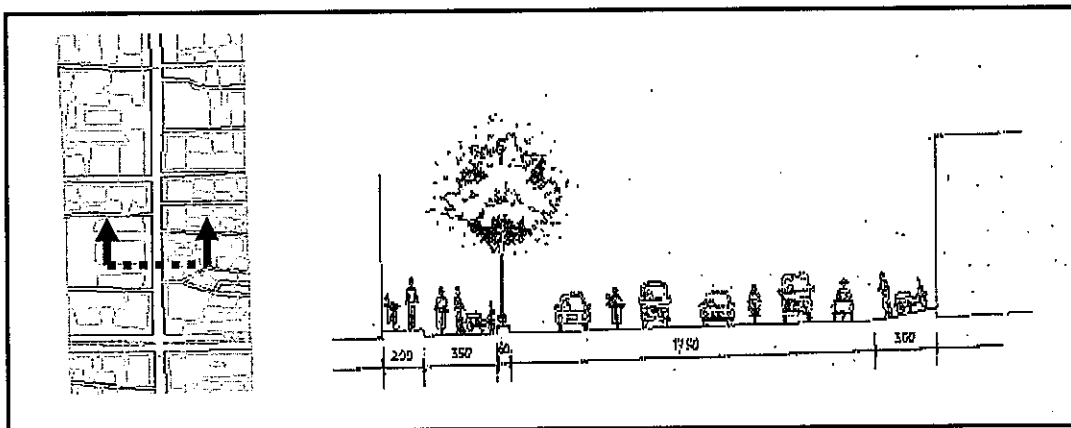


Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Sabtu (3 April 2004) di area Jl.. Stadion Utara-Jl. Trengguli, Rabu (7 April 2004) di area sekitar Ps. Langgar-Kp. Krese dan Jumat (23 April 2004) di area Kp. Trengguli I dan jalan Kledung, dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kunjungan pejalan kaki di area I pada hari Rabu tanggal 7 April 2004 lebih ramai.
2. Pejalan kaki lebih memilih berjalan di jalur lambat dan tepi jalan raya dari pada di jalur pedestrian.

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Jumat dan Sabtu dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian/jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik/turun motor/mobil (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi dan sore hari.

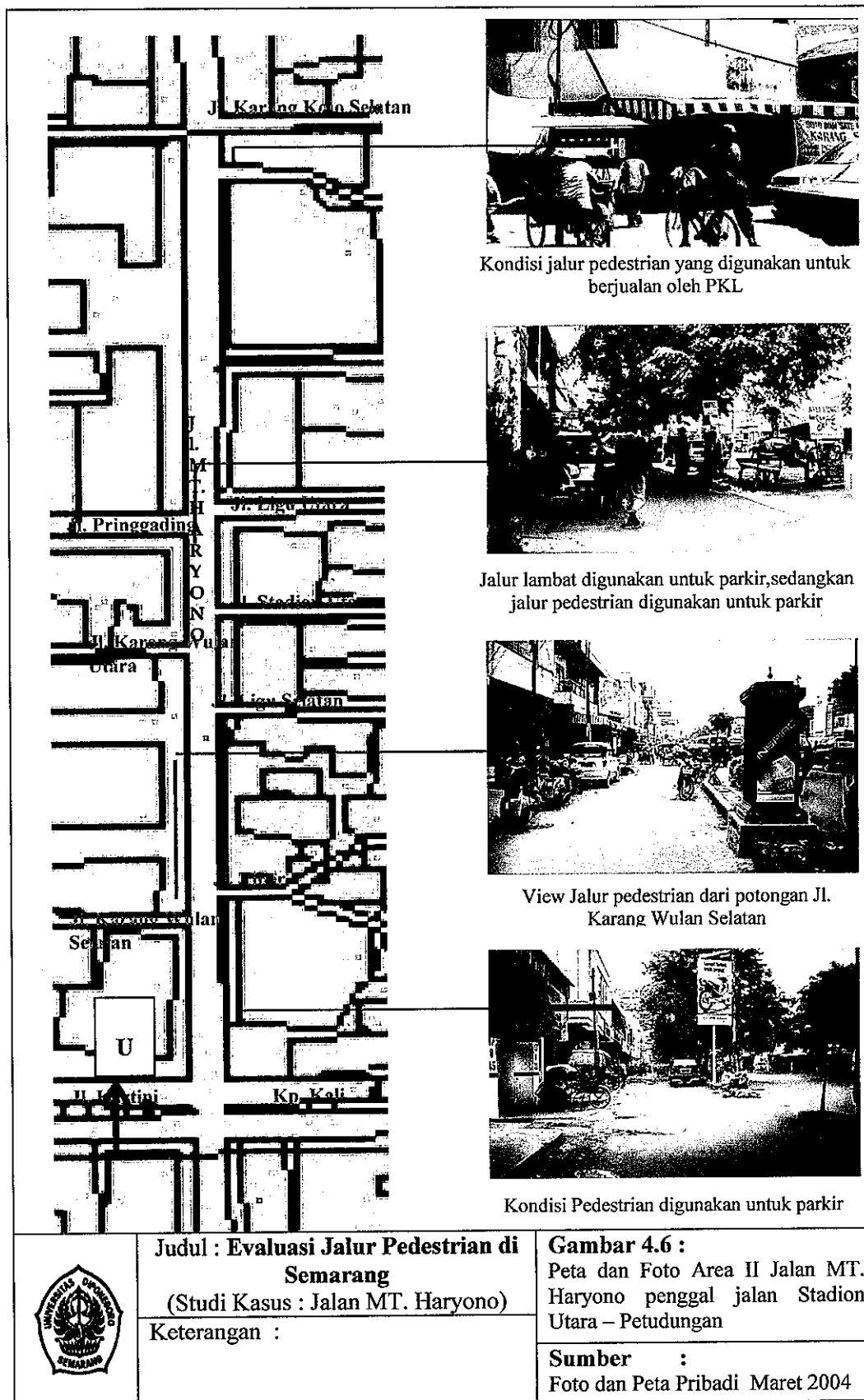
2. Area II : Jl. Kartini – Kampung Karang Gendeng Utara



Gambar 4.5 : Potongan Jalan Area II dari penggal Jalan Kartini sampai pertigaan Jalan Kampung Karang Geneng Utara

Sumber : Observasi Lapangan April 2004

Jalur pejalan kaki yang berada di depan bangunan, kadang kala digunakan untuk kebutuhan parkir kendaraan bermotor aktivitas toko tempat meletakkan barang juga untuk bongkar muat barang, karena setiap bangunan tersebut merupakan salah satu kawasan perdagangan dan jasa serta komersial potensial di Semarang.



Jalur pejalan kaki di sisi jalan MT. Haryono lebar rata – rata 200 cm dibatasi oleh toko dan jalur lambat di sisi kanan sebelah barat dan sisi kiri sebelah timur dengan lebar rata – rata 350 cm, dalam keadaan rusak pada beberapa bagian jalannya, terutama bagian sisi timur. Antara jalur pejalan kaki dan bangunan toko terdapat saluran drainase terbuka sekitar 50 cm di timur area Ruko Mataram membentang memanjang jalur pejalan kaki. Sebagai batas antara jalur pejalan kaki dan selokan adalah pertokoan yang sering digunakan oleh pejalan kaki untuk duduk, sambil mencari sesuatu atau barang, pelayanan jasa, istirahat dan berbincang-bincang.

Sedangkan jalur pejalan kaki di sisi selatan jalan MT. Haryono dekat Ruko Mataram dibatasi langsung oleh parkir mobil lebar 600 cm agak miring. Sepanjang jalur pejalan kaki baik di sisi timur maupun barat jalan MT. Haryono ditanam sederetan pohon dengan diameter \pm 400-600 cm kecuali di area dekat Ruko Mataram, yang berfungsi sebagai pelindung pejalan kaki maupun kendaraan bermotor di pinggir jalan raya.

Sebagian bangunan menggunakan tanaman yang ditempatkan diatas pembatas jalan antara jalan raya dan jalur lambat, yang dapat memberikan kontribusi suasana jalur pejalan kaki. Beberapa elemen yang diadakan jalur pejalan kaki pada Area II adalah bak bunga, papan reklame, rambu lalu lintas, bak sampah, tempat memasang bendera.

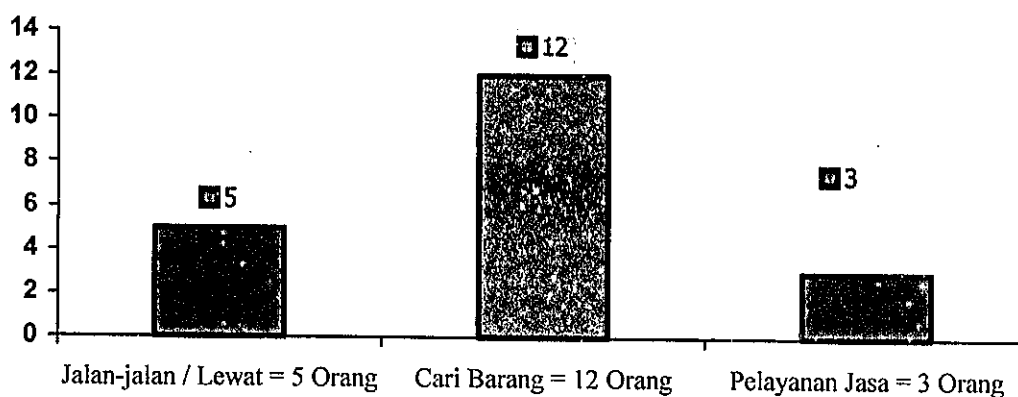
Posisi elemen-elemen tersebut berada dipembatas jalan dan jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan terhadap jalur pejalan kaki, yang dapat berpengaruh pada dimensi efektif pemanfaatan jalur pejalan kaki (120-190 cm).

Jenis pedagang kaki lima bermacam-macam, misalnya tukang kunci, pedagang makanan dan minuman. Posisinya bervariasi ada yang memenuhi jalur pejalan kaki, ada yang menempati sebagian jalur pejalan kaki, dengan harapan mempunyai akses yang baik bagi pejalan kaki.

Pejalan kaki sebagai pengunjung mempunyai kegiatan bermacam-macam ada yang berjalan, mencari barang, berdiri menunggu angkutan, bercakap-cakap, makan di dekat penjual makanan dan minuman serta mengamati keadaan lingkungan sekitarnya.

Di jalur lambat digunakan untuk parkir mobil terutama di sisi timur sehingga berpengaruh pada sistem pergerakan orang dan jarang menggunakan jalur pejalan kaki untuk mencapai bangunan.

Berdasarkan motif responden datang di area II dengan 20 responden adalah 12 orang (60 %) menyatakan cari barang, 3 orang (15 %) menyatakan urusan pelayanan jasa dan 5 orang (25 %) menyatakan jalan-jalan / lewat (lihat grafik 4.1)



Grafik 4.3 : Motif Responden Datang di Area II

Sumber : Hasil Wawancara Responden, April 2004

Pejalan kaki mencapai bangunan menggunakan cara A hingga F pada pagi, siang dan sore hari sesuai waktu pengamatan namun dengan intensitas yang berbeda dalam paruh waktu tersebut.

Pada pagi hari di area II belum banyak kegiatan (terutama toko/kantor masih tutup dan fasilitas pelayanan jasa lainnya ataupun akan membuka aktifitasnya) namun di depan sekolah Mataram anak sekolah yang masuk memadati area tersebut, perempatan Kartini banyak orang yang menyeberang lalu lintas ramai, di siang hari/sore hari keramaian pejalan kaki berada di depan ruko Mataram, ujung selatan pada perempatan jalan Kartini, dan di depan pertokoan yang ada di jalan tersebut terutama toko Yamaha Mataram Sakti, toko Onderdil Honda Kerta Jaya, beberapa toko elektronik dan perempatan jalan Pringgading.

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :

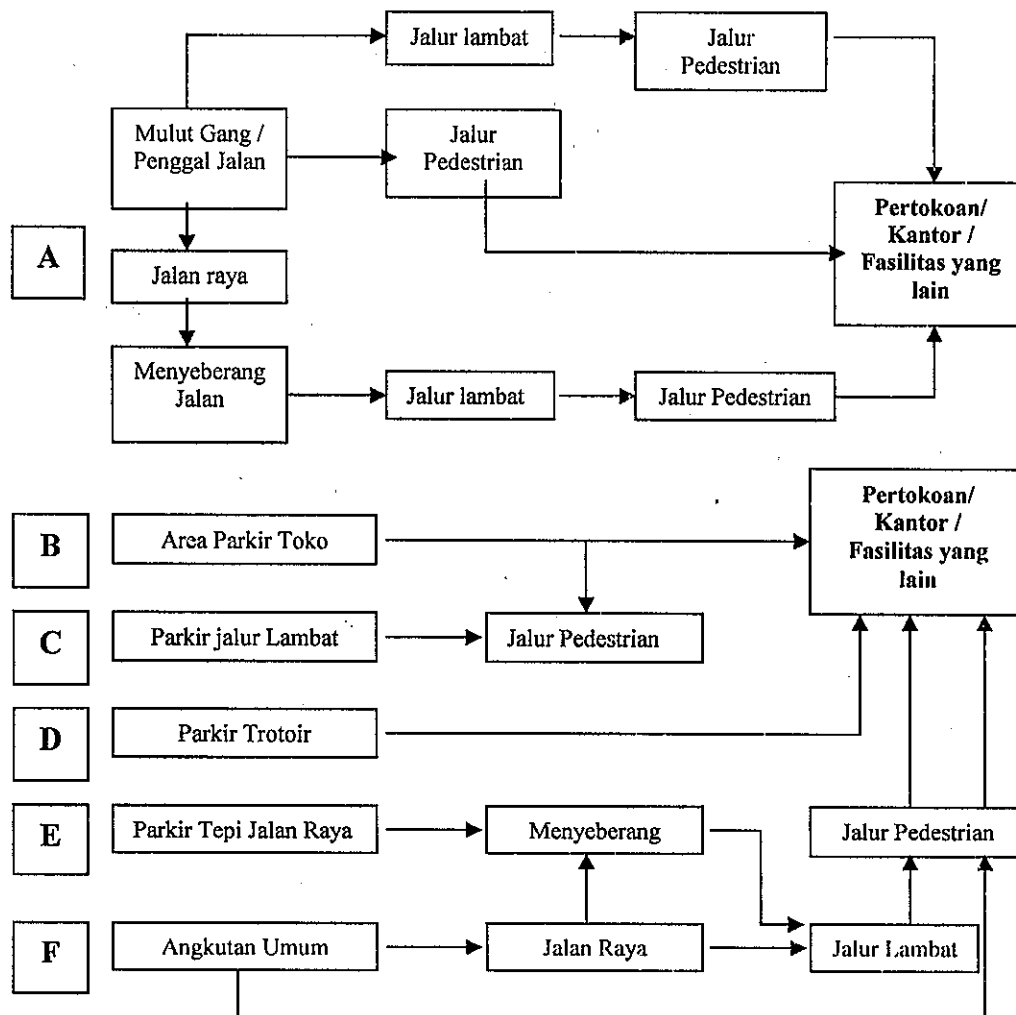


Diagram 4.2 : Pencapaian Pejalan Kaki Di Pertokoan Jl. MT. Haryono
Sumber : Observasi Lapangan April 2004

Mereka dalam mencapai bangunan fasilitas pelayanan jasa dengan cara diatas pada pemilik ataupun pegawai toko kembali ke tempat asalnya dilakukan dengan cara lain yaitu bangunan → tiga alternatif yaitu : 1). Melintas trotoar, 2). Melintas trotoar → melintas jalan raya, 3). Melintas trotoar jalur lambat → melintas jalan raya → tepi jalan raya dan kembali ke asal.

Setelah selesai aktivitasnya ditoko atau bangunan yang dituju tersebut, umumnya pejalan kaki langsung kembali pada titik awal sebelum mencapai tujuan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhan misalnya :

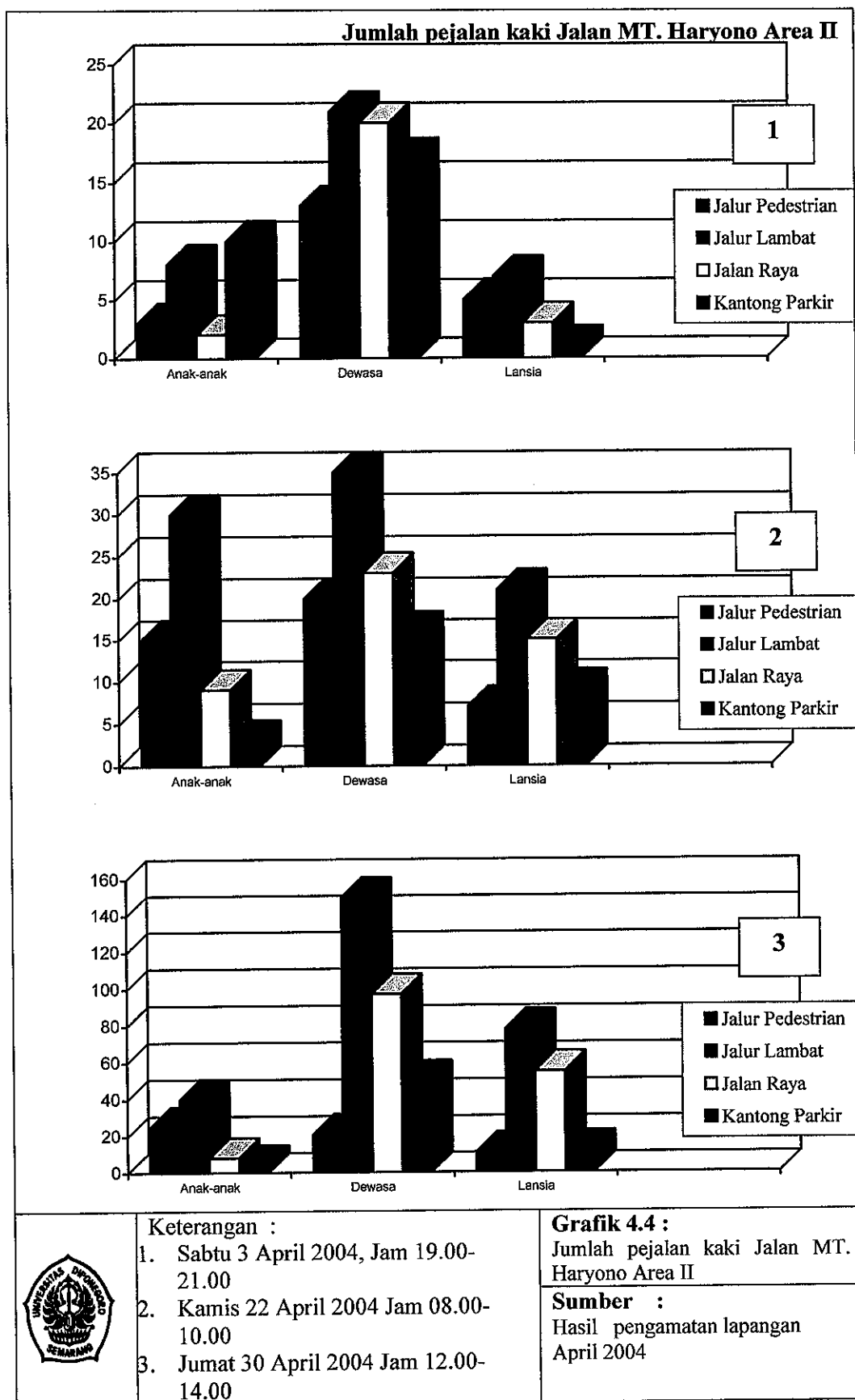
Pejalan kaki semula datangnya berjalan melalui trotoar kembali dengan cara yaitu : dari bangunan → melintas trotoar → jalur lambat → pinggiran jalan raya → kendaraan umum.

Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi/sepeda motor pada sisi kiri jalan MT. Haryono memarkir mobil di jalur lambat dan tepi jalan raya sedangkan sisi kanan jalan memarkir kendaraan di jalur lambat saja untuk kendaran bermotor kadang sampai ke trotoar.

Sirkulasi yang terjadi adalah dari parkir kendaraannya, ke toko → melalui jalur lambat → trotoar ke bangunan lain → kembali ke kendaraannya melalui trotoar / jalur lambat → ke kendaraannya atau kembali ke kendaraannya melintas pembatas jalan langsung kekendaraannya/melalui jalan raya → kendaraan, ini juga bagi pejalan kaki yang menunggu angkot berlaku. Pada Area Ruko Mataram tidak berlaku karena bentuk jalur pedestrian yang berbeda dengan kondisi umum jalur pedestrian ada area tersebut seperti tidak adanya jalur lambat dan adanya kantung parkir di area pada jalan MT. Haryono tersebut.

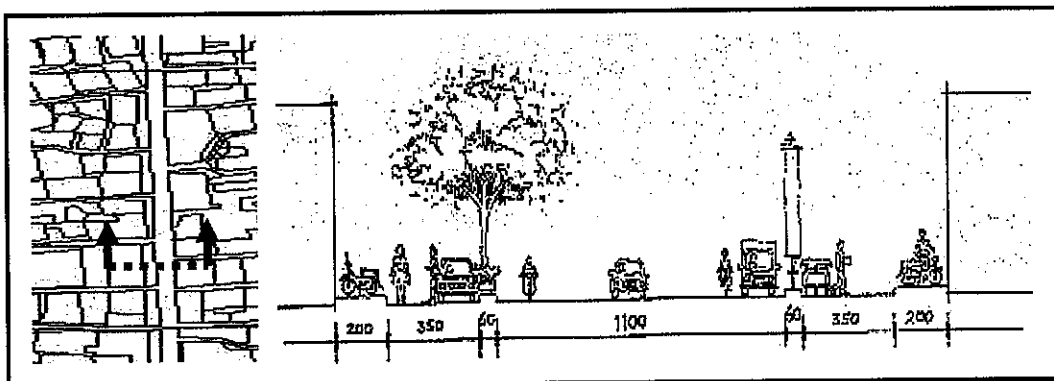
Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Sabtu, Kamis dan Jumat, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian dan jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik angkutan (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono). Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang dan malam sesuai waktu – waktu pengamatan yang ada pada waktu terjadi keramaian dan terjadi perilaku pejalan kaki yang menarik untuk diamati tempat spesifik yang dikunjungi.

Pengamatan tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Sabtu (3 April 2004, Jam 19.00-21.00 WIB) di area Ruko Mataram-Kr. Wulan, Kamis (22 April 2004, Jam 08 .00-10.00 WIB) di area Sekolah Mataram, Ligu Utara dan Kr. Kojo Selatan, Jumat (30 April 2004, Jam 12.00-14.00 WIB) di area perempatan Kr. Kojo Selatan-Kr. Laban, dapat diuraikan sebagai berikut :



1. Diantara ketiga hari tersebut, pada hari Jumat yang paling ramai pejalan kaki mempunyai aktivitas di jalan MT. Haryono, pada siang hari merupakan jam puncak
2. Pada ketiga hari tersebut pejalan kaki yang berjalan di kedua sisi timur jalan atau pada sisi barat relatif sama, namun pada hari – hari tertentu pejalan kaki relatif banyak berjalan di sisi barat jalan.
3. Pada hari Kamis, orang-orang dewasa masih lebih banyak yang beraktifitas disana diikuti oleh lansia dan anak-anak, aktivitas yang sering dilakukan adalah berjalan melewati sisi barat jalan MT. Haryono dan sedikit yang melewati sisi sebelah timur, kemudian disusul aktivitas naik/turun dari angkot, lalu naik turun mobil dan menyeberang yang terjadi di perempatan jalan terutama pada perempatan jalan Kartini.
4. Pada hari Sabtu, pejalan kaki yang turun dari mobil atau kendaraan lebih banyak dari aktifitas yang lain yang didominasi oleh orang dewasa dipengaruhi oleh kegiatan yang dilakukan pada malam hari.
5. Pada pinggir jalan di sisi barat jalur pedestrian justru pejalan kaki lebih banyak yang lewat tepi jalan raya berada di area utara jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Kojo Selatan, dan keberadaan pejalan kaki relatif berjalan kaki di sisi barat baru menyeberang jalan raya ke arah sisi timur juga diramalkan oleh aktifitas anak pulang sekolah pada Sekolah Mataram di sisi barat jalan.

3. Area III : Kampung Karang Gendeng Utara – Perempatan Sidorejo



Gambar 4.7 : Potongan Jalan Area III dari penggal Jalan Kartini sampai pertigaan Jalan Kampung Karang Geneng Utara

Sumber : Observasi Lapangan Maret 2004

Bentuk jalur pedestrian dan ukuran yang ada pada segmen ini sama dengan bentuk dan ukuran jalur pedestrian area II yaitu rata-rata 200 cm, pada bagian timur dan area II setelah ruko perempatan Kartini namun aktivitas menonjol. Adapun kondisi jalur lambat sisi barat relatif baik, walaupun beberapa sisi pohon menonjol ke permukaan dan pada jalur pedestrian beberapa pavingnya kelihatan rusak di samping itu pada penggal jalan kampung, sehingga jalur pedestrian ikut terpotong ketinggiannya menyebabkan kelelahan bagi pejalan kaki.

Pada jalur pejalan kaki kedua sisi jalan MT. Haryono terdapat pohon lindung berdiameter 400 cm–600 cm, namun banyak pula yang tidak tumbuh karena bangunan terutama pada sisi timur jalan MT. Haryono, sehingga beberapa area jalur pejalan kaki tidak terlindungi oleh bayangan sinar matahari dari toko.

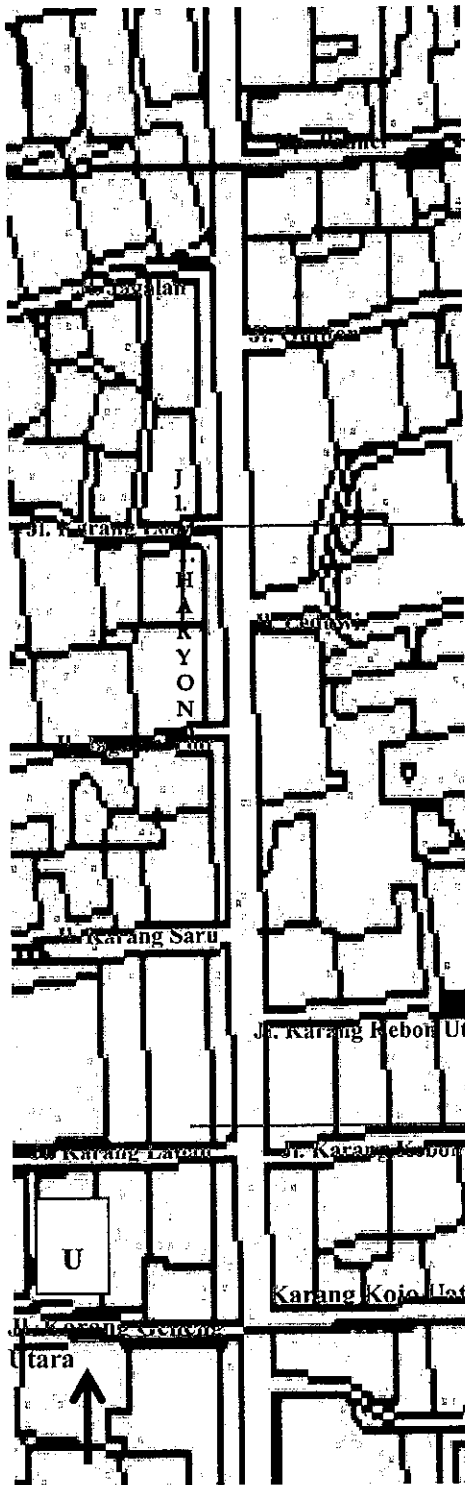
Beberapa elemen pelengkap jalur pejalan kaki adalah telepon umum, tempat memasang bendera, tempat sampah, bak bunga, Posisi elemen-elemen tersebut berada di pinggir jalur pejalan kaki. Disamping itu terdapat tiang listrik dan beberapa tiang telepon yang letaknya tidak beraturan di beberapa pemisah jalan raya, di beberapa titik papan reklame kadang menutupi pandangan pejalan kaki.

Adanya pusat aktivitas perdagangan yang ramai di area ini, mengundang pedagang kaki lima yang berada di jalur pejalan kaki di depan pertokoan tersebut memadati titik–titik seperti pertigaan jalan Jagalan utara, jalan Karang Loo, di sekitar jalan Karang Saru dan di beberapa tempat yang lain, posisinya berada pada setengah atau lebih pada jalur pejalan kaki.

Di ujung utara area III ini terdapat pertigaan jalan yang menghubungkan jalan MT. Haryono dengan jalan Jagalan merupakan tempat yang paling ramai dan kacau karena banyaknya PKL dan becak serta parkir motor yang membuat jalur pedestrian di area tersebut semakin kacau.

Disamping itu pejalan kaki berasal dari tempat parkir di tepi jalan raya menuju ke toko dan bangunan pelayanan jasa, dengan cara langsung melintas jalur pejalan kaki, atau melintas jalan raya dan jalur pejalan kaki tetap lewat jalur lambat.

Peta dan Foto Area III



Kondisi jalur pedestrian digunakan parkir serta jalur lambat yang becek



Jalur lambat yang digunakan untuk parkir, sedangkan jalur pedestrian digunakan untuk parkir



Kondisi trotoir yang lebar di depan Bank BCA



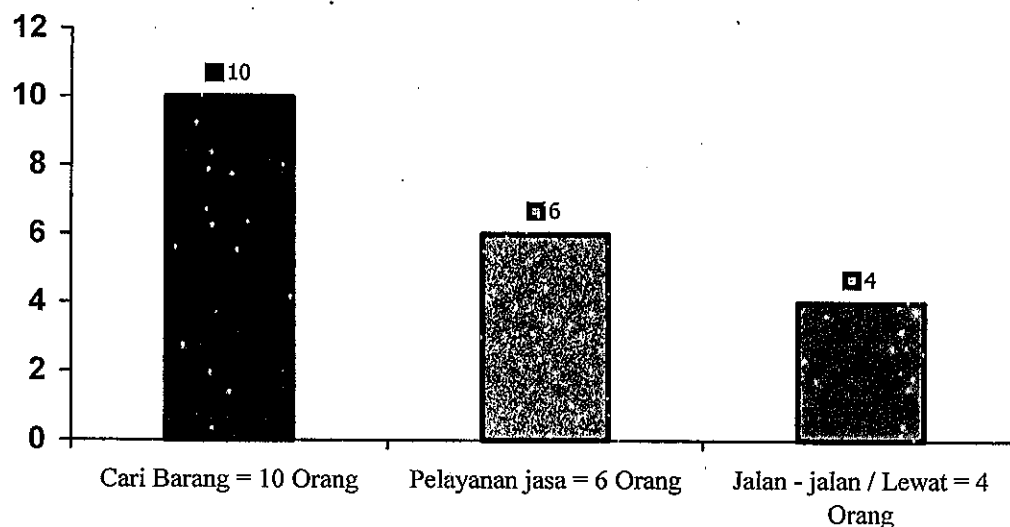
Judul :
**Evaluasi Jalur Pedestrian di Jalan
 MT. Haryono Semarang**
 Keterangan :

Gambar 4.8 :
 Peta dan Foto Area III Jalan MT.
 Haryono penggal jalan Stadion
 Utara – Petudungan

Sumber :
 Foto dan Peta Pribadi April 2004

Lalu lintas di tempat ini cukup ramai, yang berasal dari daerah sekitar, melalui jalan Jagalan ke arah jalan ini, dari jalan Jagalan Timur dan jalan kampung di sekitar area ini. Keramaian lalu lintas tersebut berpengaruh pada tingkat keramaian di jalur pejalan kaki di sekitar perempatan jalan, terutama adanya kehadiran pejalan kaki di tempat itu, antara lain yang akan meneruskan perjalanan ke daerah lain, atau akan menyeberang dari ujung jalur pejalan kaki area III ke arah jalur pejalan kaki area IV atau dari jalur pejalan kaki sisi selatan ke arah jalur pejalan kaki sisi utara atau ke sisi timur ke barat.

Berdasarkan motif responden datang area III dengan 20 responden adalah 10 orang (50 %) menyatakan cari barang, 6 orang (30 %) menyatakan pelayanan jasa dan 4 orang (20 %) menyatakan jalan-jalan / lewat (lihat grafik 4.5).



Grafik 4.5 : Motif Responden Datang di Area III

Sumber : Hasil Wawancara Responden, April 2004

Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko / kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya sebagai berikut :

Pada pencapaian baik pagi, siang, maupun sore hari pencapaian dilakukan dengan cara pada grafik diatas namun yang menonjol pada pagi hari adalah A, D, F sedang pada siang yang menonjol adalah A, C, E dan pada sore hari adalah A dan C.

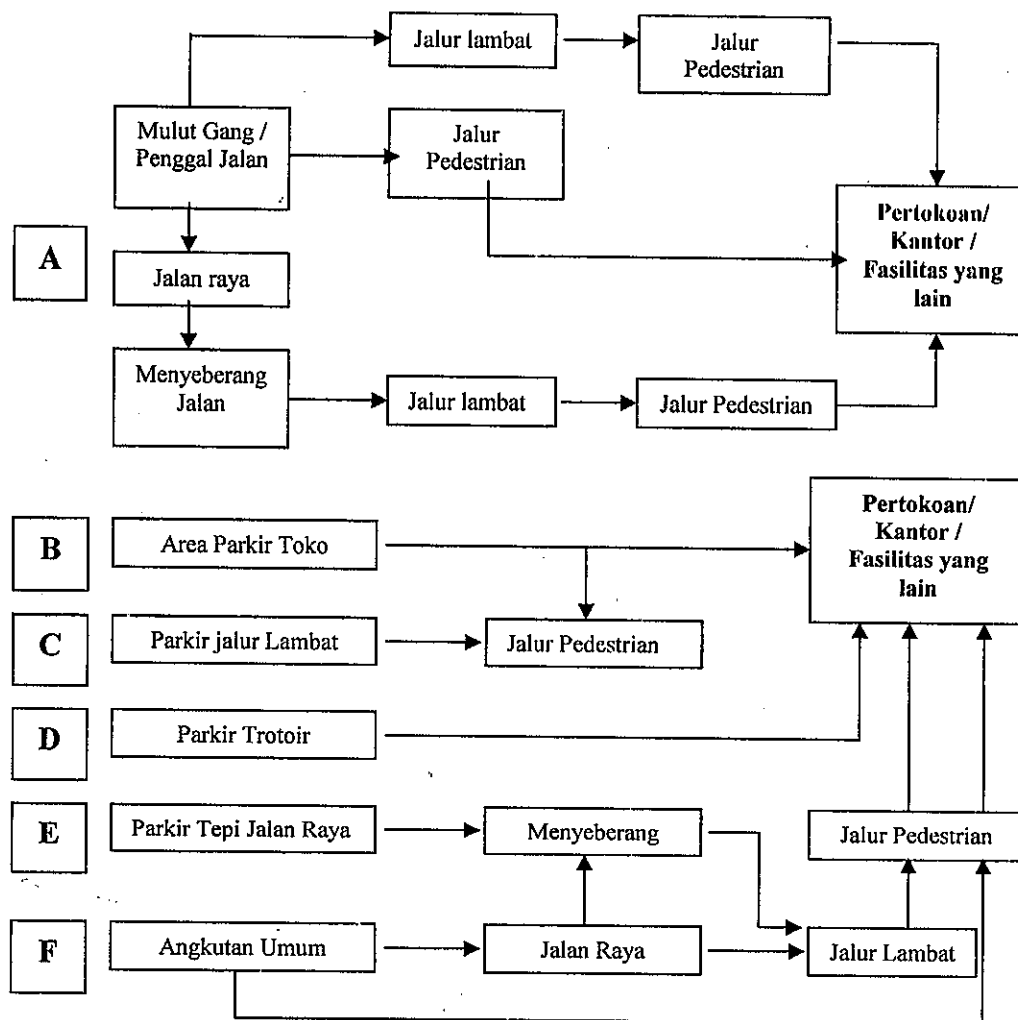


Diagram 4.3 : Pencapaian Pejalan Kaki Di Pertokoan Jl. MT. Haryono Area III
Sumber : Observasi Lapangan April 2004

Aktivitas di toko - toko tersebut, umumnya menonjol pada siang hari sebagai klimaks-nya namun tidak selalu pada siang hari saja optimal pengunjung ada di sana, kadang pada sore terjadi juga, dimana pejalan kaki mencapai tujuan atau mempunyai alternatif lain sesuai dengan tuntutan kebutuhannya saat waktu yang terjadi terutama di dekat pertokoan yang ramai pada koridor jalan MT. Haryono .

Pejalan kaki semula datanganya berjalan melalui trotoar ke pertokoan kembali dengan cara : dari bangunan → melintas trotoar → jalur lambat → kendaraan umum.

Pejalan kaki yang datang menggunakan kendaraan pribadi, sebelum kembali ke kendaraannya, dari toko → melalui trotoar atau jalur pedestrian ke toko lain →

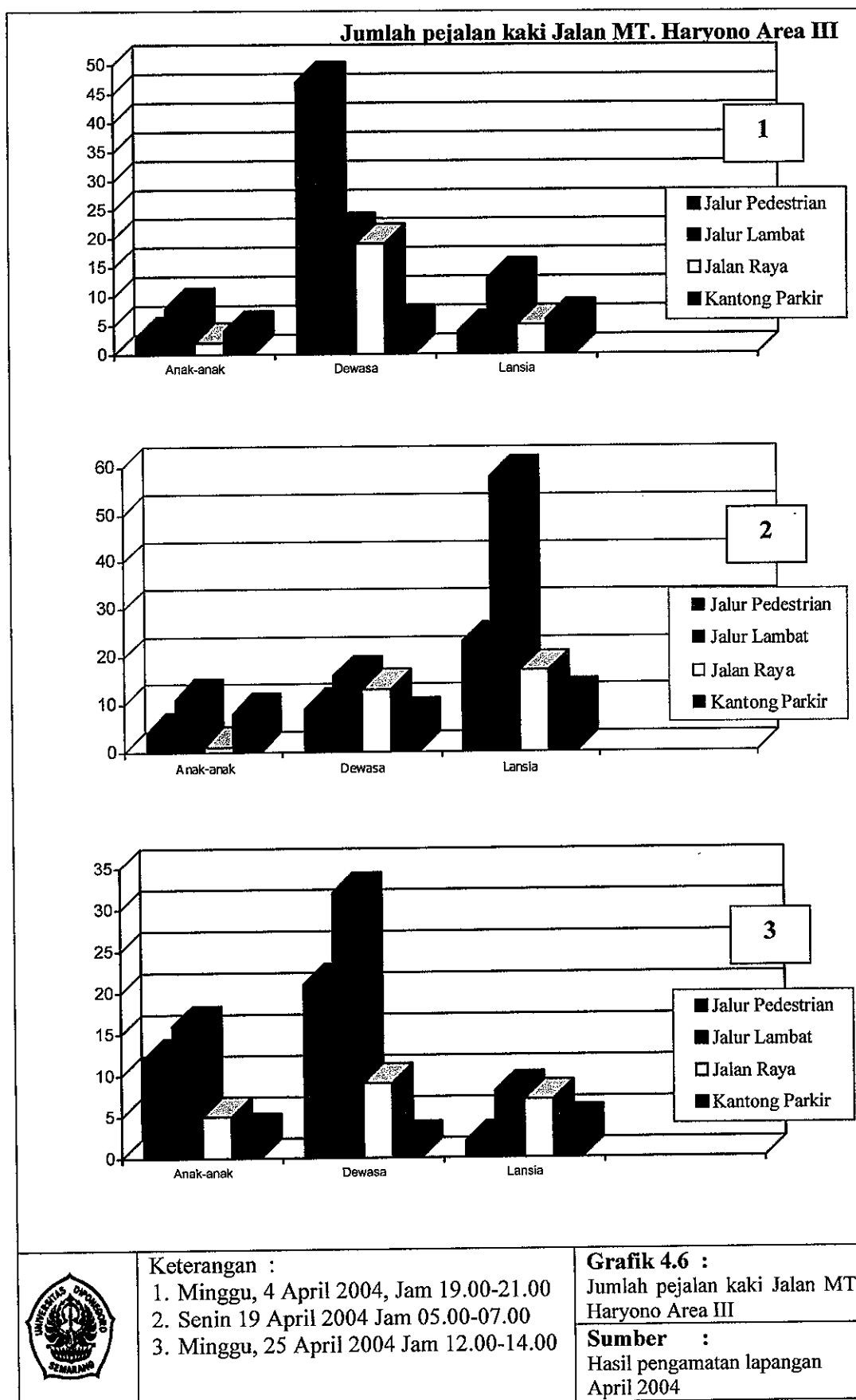
kembali ke kendaraannya melalui trotoar dan jalur lambat → ke kendaraannya atau kembali ke kendaraannya melintas trotoar langsung ke kendaraannya / melalui jalan raya → kendaraan di sisi jalan raya atau jalur lambat.

Sirkulasi pada jalur pedestrian di timur dan di barat koridor ini relatif ramai diisi oleh kegiatan perdagangan, keluar masuk kendaraan pada jalur pedestrian sirkulasi becak, juga aktivitas PKL pada beberapa mulut gang kampung pada area III ini.

Di tempat ini, banyak pohon pelindung terutama sisi timur sehingga area ini terlindung dari sinar matahari kemudian dilengkapi oleh beberapa kelengkapan jalur pejalan kaki misalnya tempat sampah, tiang telephon, tanda larangan parkir, namun posisinya kurang tepat, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki juga beberapa paving block dari jalur pedestrian ternyata ada yang pecah pada sisi timur dan barat jalan MT. Haryono.

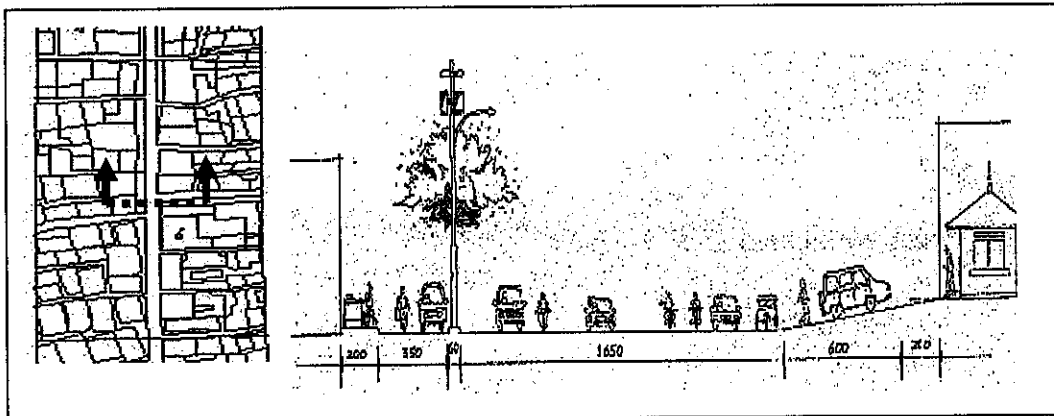
Secara mendasar dapat diambil kesimpulan, pada area ini aktivitas dan perilaku pengguna pejalan kaki pada jalur pedestrian sangat beragam dan menimbulkan beberapa fungsi jalur pedestrian akibat fungsi baru yang terkait dengan pendukung kegiatan koridor pada area III jalan MT. Haryono tersebut.

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Minggu (4 April 2004, jam 19.00-21.00) di sekitar jalan Karang Saru sampai jalan Karang Laban , Senin (19 April 2004, jam 05.00-07.00) antara jalan Kr. Kajo Selatan sampai jalan Karang Kebon Utara dan Minggu (25 April 2004, jam 12.00-14.00) sekitar jalan Jagalan dan jalan gulitan, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian dan jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang / melintas jalan raya dan naik mobil atau motor (di sisi timur dan barat jalan MT. Haryono), gambaran pengamatan dapat dilihat sebagai berikut :



- Keramaian kunjungan pejalan kaki, pada hari Minggu dan Senin relatif sama, memang pada hari Senin agak ramai sedikit dengan hari lain, dan pada hari-hari tersebut pada area yang berbeda didominasi oleh pejalan kaki laki-laki dewasa yang berjalan di jalur lambat dan jalur pedestrian area ini.
- Pada hari Senin, pejalan kaki lebih memilih berjalan menyisir jalan raya ke arah utara atau selatan namun hari yang lainnya banyak yang lewat jalur lambat, karena keteduhan dari pohon yang ada, untuk yang berjalan di trotoar pejalan kaki lebih memilih media yang rata namun tetap terputus karena adanya gang – gang pada area tersebut.
- Aktivitas penyeberangan melintas jalan tidak seberapa banyak. Biasanya aktivitas ini dilakukan pada tempat menunggu kendaraan umum, perempatan/pertigaan jalan seperti pada pertigaan jalan Karang Saru, Jagalan dan Jagalan Timur . Hal ini dominan terjadi pada hari Senin.

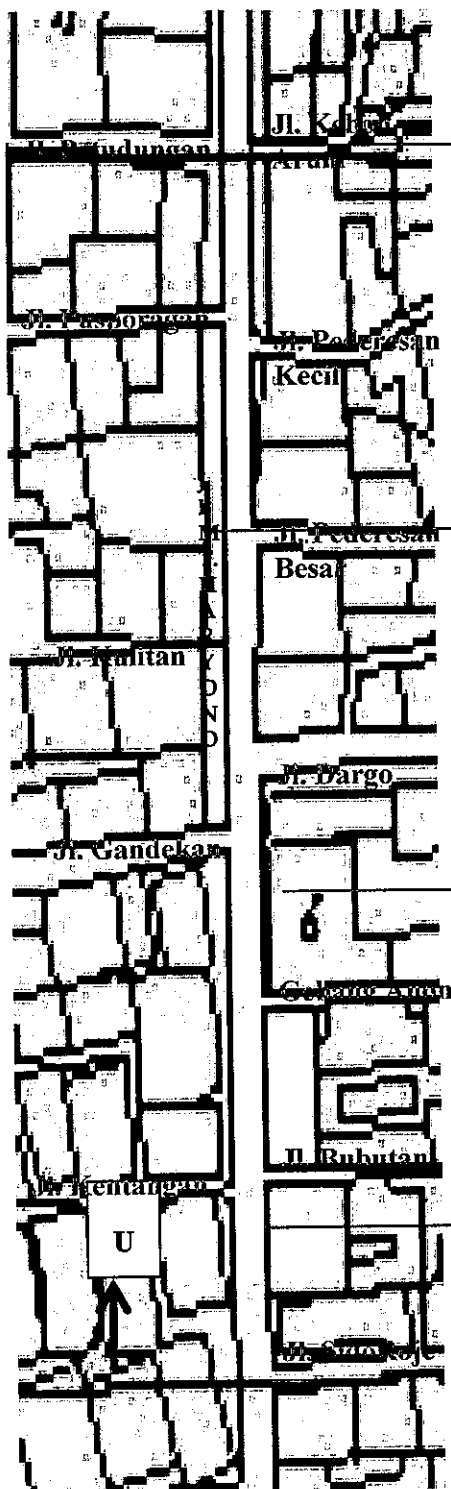
4. Area IV : Perempatan Jl. Sidorejo – Jl. Petudungan/Kebon Arum



Gambar 4.9 : Potongan Jalan Area IV dari penggal Jalan Kartini sampai pertigaan Jalan Kampung Karang Geneng Utara
Sumber : Observasi Lapangan Maret 2004

Jalur pejalan kaki di sisi selatan dan utara jalan MT. Haryono lebar 200 cm, terdapat beberapa bentuk jalur pedestrian yang telah berubah karena dirubah oleh pertokoan yang ada di depan jalur pedestrian tersebut seperti miring, melebar bahkan tinggi dari jalur lambat lebih tinggi dari 30 cm, sehingga ruang gerak pejalan kaki semakin sempit, kurang menarik untuk dilewati apalagi ada PKL dan barang toko yang memenuhi jalur pejalan kaki.

Peta dan Foto Area IV



Kondisi jalur pedestrian yang digunakan untuk parkir becak



Beberapa orang berjalan kaki di salah satu penggal jalan



View Jalur pedestrian dari potongan Jl. Karang Wulan Selatan



Kondisi Pedestrian digunakan untuk parkir



Judul :
Evaluasi Jalur Pedestrian di Jalan
MT. Haryono Semarang

Keterangan :

Gambar 4.10 :

Peta dan Foto Area IV Jalan MT.
Haryono penggal jalan Stadion
Utara – Petudungan

Sumber :

Foto dan Peta Pribadi Maret 2004

Kondisi jalur pedestrian ternyata pada beberapa bagian telah rusak khususnya pada bagian sisi timur jalan MT. Haryono.

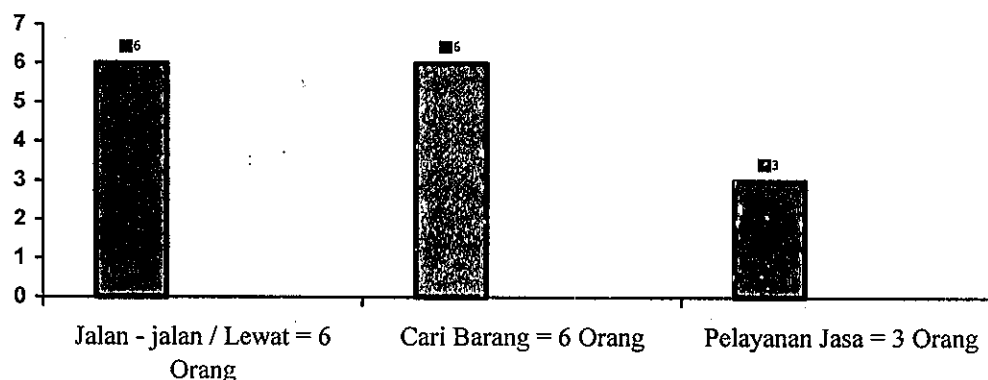
Di area ini pohon pelindung banyak yang tidak terawat bahkan di beberapa bagian tidak mempunyai pohon pelindung khususnya di sisi timur jalan MT. Haryono.

Beberapa elemen jalur pejalan kaki adalah pot bunga, tempat sampah, tempat memasang bendera yang posisi di pembatas jalan. Sedangkan tiang listrik dan tiang telepon letaknya tidak teratur di pinggir jalur pejalan kaki.

Pada bagian tengah area sisi barat jalan MT. Haryono terdapat tukang kunci yang berada pada titik pinggir jalan raya memakai sebagian area parkir mobil. Di pinggir jalur pejalan kaki sisi utara area cukup banyak pedagang kaki lima di depan pertokoan.

Berdasarkan motif responden datang area IV dengan 15 responden adalah 3 orang (20%) menyatakan pelayanan jasa, 6 orang (40 %) menyatakan cari barang dan 6 orang (40%) menyatakan jalan-jalan/lewat (lihat grafik 4.7)

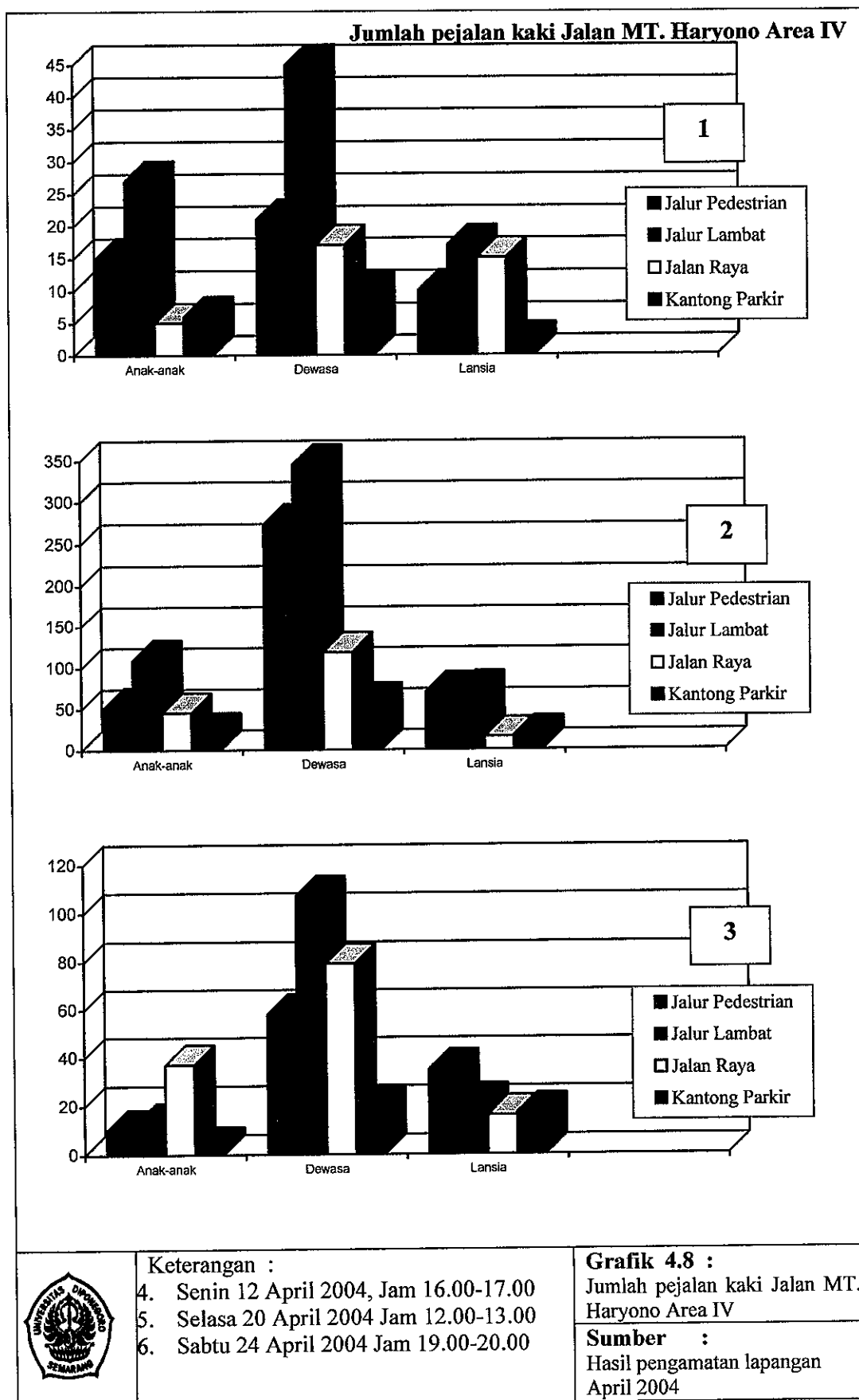
Kecenderungan cara pejalan kaki mencapai bangunan toko/kantor dan fasilitas pelayanan jasa lainnya, mempunyai kesamaan seperti di area III tersebut.



Grafik 4.7 : Motif Responden Datang di Area IV

Sumber : Hasil Wawancara Responden, April 2004

Berdasarkan pengamatan lapangan pada hari Senin, Selasa dan Sabtu, dapat digambarkan pola aktivitas pejalan kaki melalui jumlah pejalan kaki yang melewati jalur pedestrian / jalur lambat, tepi jalan raya dan menyeberang/melintas jalan raya, naik / turun mobil / motor. Pengamatan dilakukan pada waktu pagi, siang dan sore.



Gambaran tentang jumlah pejalan kaki tersebut dapat dilihat dalam grafik, yang secara garis besar keadaan pada hari Senin (12 April 2004, jam 16.00-17.00 WIB) di area jalan Petudungan-jalan Pusporagan, Selasa (20 April 2004, jam 12.00) di area pertigaan jalan Gandekan dan jalan Gebang Anom, Sabtu (24 April 2004, jam 19.00-20.00) di area jalan Kentangan-jalan Bubutan dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Pejalan kaki lebih banyak berkunjung hari sabtu dari pada hari selasa, karena penelitian dilakukan pada siang hari yang merupakan jam puncak keramaian.
- Aktivitas naik dan turun mendominasi di hari tersebut lain dengan 2 area sebelumnya, yang tidak begitu banyak dilakukan masih mendominasi berjalan. Kegiatan tersebut lebih banyak dilakukan oleh pejalan kaki di jalur lambat, depan toko dan diatas jalur pedestrian.
- Aktivitas jumlah pengunjung pada waktu ini ternyata lebih banyak di area IV dibandingkan dengan area I, II dan III, walaupun aktivitas perdagangan terpusat di semua area

4.2 Data dan Analisa Data

4.2.1 Tata Guna Lahan

Menurut RUTRK Semarang bahwa peruntukan lahan di Semarang meliputi : perumahan, kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran, perusahaan, industri, daerah transportasi, rekreasi, olah raga, pemerintahan, pendidikan, kampus dan areal pertanian.

Sesuai dengan fungsi kegiatan jalan MT. Haryono yang diarahkan untuk membentuk struktur fungsi dominan yang ada pada wilayah ini adalah sebagai berikut :

1. Fungsi perkantoran meliputi wilayah Kel. Sekayu.
2. Fungsi perdagangan dan jasa meliputi wilayah Kel. Pandansari, Jagalan, Kauman, Rejomulyo, Kranggan, Peterongan dan Purwodinatan.
3. Fungsi pemukiman meliputi wilayah Kel. Pendrikan Lor, Rejosari, Pendrikan Kidul, Karang Turi, Miroto, Karang Tanpel, Pekunden, Melati Baru, Lamper Lor, Bugangan, Lamper Kidul, Sarirejo dan Lamper Tengah.

4. Fungsi campuran (pemukiman, perkantoran, perdagangan dan jasa, fasilitas sosial). meliputi wilayah Kel. Kembang Sari, Kebon Agung, Bangunhardjo, Randusari, Karang Kidul, Mugasari, Kemijen, Pleburan, Mlatiharjo dan Wonodri.

Berdasarkan data dan menurut BWK I yang ada, peruntukan lahan secara spesifik yang disebutkan pada struktur fungsi kota diatas Semarang sebagai berikut :

1. **Perdagangan.**

Area perdagangan Kota Semarang terutama terletak pada pusat kota yaitu di sekitar Semarang Tengah, sebagian Semarang Utara dan Semarang Selatan yang tersebar di kecamatan pada kota Semarang sebagai pendukung aktivitas kota.

2. **Jalur Transportasi.**

Daerah pusat transportasi pada Semarang Utara, Semarang Barat, dan Semarang Timur dimana pada daerah tersebut terdapat bandara, stasiun kereta, dan terminal transit. Jalur transportasi regional meliputi daerah Semarang Barat, Semarang Utara, dan Semarang Tengah.

4.2.2 Tinjauan Aspek Aksesibilitas

Jalan MT. Haryono terletak pada wilayah yang sangat strategis sebagai kawasan komersial di Semarang ditinjau dari aspek aksesibilitas, hal ini disebabkan karena jalan MT. Haryono terletak di pusat kota Semarang, sehingga dicapai dari segala penjuru kota Semarang. Jalan MT. Haryono sendiri menurut RUTRK merupakan jalan regional yang merupakan salah satu jalan utama di kota Semarang. Sistem pergerakan/lalu lintas di jalan MT. Haryono ditetapkan pengaturan lalu lintas satu arah. Peranan jalan MT. Haryono menurut RUTRK merupakan kawasan perdagangan dan jasa skala kota maupun regional.

4.2.3. Tinjauan Sebagai Kawasan Perdagangan

Menurut RUTRK Kota Semarang tahun 1995-2005, kawasan jalan MT. Haryono masuk ke dalam BWK I yang merupakan pusat kota Semarang. Dimana

BWK I merupakan wilayah yang memiliki jumlah kepadatan penduduk yang paling besar.

Sebagai pusat kota Semarang, BWK I merupakan wilayah yang memiliki skala pelayanan kota dan regional sehingga fungsi tata guna tanah yang mendominasi pada wilayah BWK I adalah kawasan perkantoran, kawasan perdagangan dan jasa dan kawasan permukiman. Pada tabel 4.1 berikut ini terlihat jelas pada BWK I rencana lahan yang mendominasi merupakan peruntukan fungsi perdagangan dan jasa serta campuran pemukiman dan perdagangan terutama pada BWK I dimana sebagian kawasan jalan MT Haryono berada.

Kawasan perdagangan dan jasa itu sendiri terbentuk oleh tiga pusat perdagangan untuk skala kota Semarang yaitu Pasar Johar, Pasar Peterongan, dan Pasar Bulu dengan kawasan yang menghubungkan yaitu : di sepanjang jalan MT. Haryono, jalan Pandanaran dan jalan Pemuda.

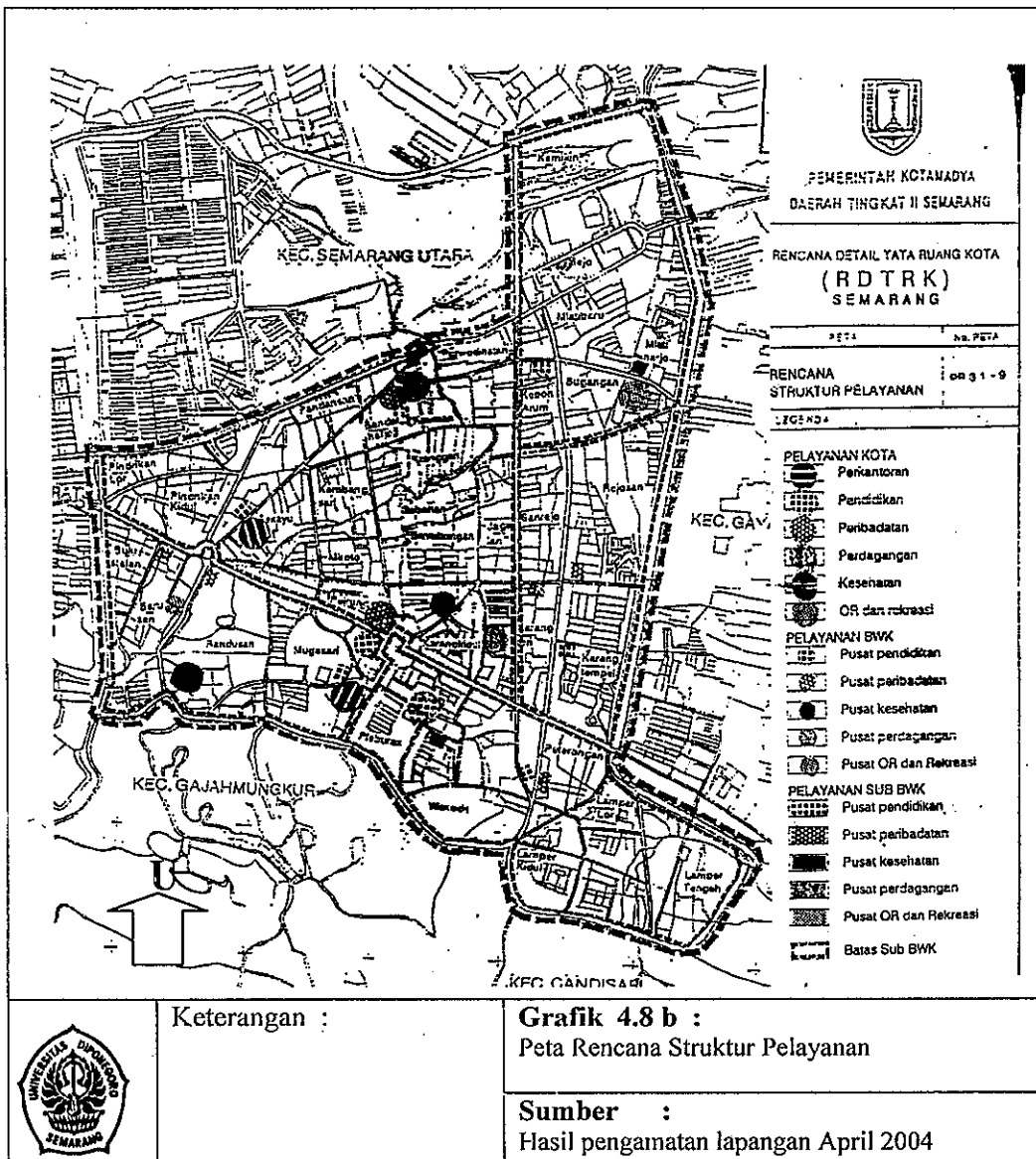
Kegiatan perdagangan dan jasa pada tahun 2005 diperkirakan berkembang dengan pesat sehingga akan terjadi peralihan fungsi di kawasan perkotaan pada lahan komersial yang semula merupakan lahan permukiman. Dalam RUTRK Kodya Semarang BWK I telah diantisipasi mengenai hal ini dengan merencanakan pemanfaatan ruang kawasan perdagangan di kawasan antara ruas jalan MT Haryono dan jalan Dr. Cipto.

Ruas jalan MT. Haryone dan jalan Dr. Cipto akan menjadi salah satu sisi segitiga emas perdagangan. Ruas ini diarahkan untuk kegiatan perdagangan barang kelontong, barang elektronika, peralatan kantor, suku cadang kendaraan dan show room.

Untuk lebih jelasnya, secara umum strategi pembangunan di BWK I pada dasarnya ditekankan pada pengamananan dan pengaturan kawasan perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, dan pemukiman, dengan indikasi program sebagai berikut :

1. Program utama

Merupakan program fisik yang meliputi program pengembangan sistem dan jaringan transportasi, jaringan utilitas, program kegiatan permukiman, program penataan kawasan perdagangan serta keserasian lingkungan.



2. Program Penunjang

Terutama ditujukan untuk program pengembangan pembangunan, program pengawasan dan penertiban pembangunan, program pengembangan sistem administrasi dan pengembangan sistem aparat pengelola.

Kegiatan perdagangan dan jasa pada tahun 2005 diperkirakan berkembang dengan pesat sehingga akan terjadi peralihan fungsi di kawasan perkotaan pada lahan komersial yang semula merupakan lahan permukiman.

Berdasarkan kurun waktu perencanaan pada RUTRK Semarang ini yaitu 10 tahun (1995-2005), maka pentahapan pelaksanaan terdiri dari dua tahapan.

Berdasarkan RUTRK BWK I Semarang TH 1995/1996-2004/2005.

Dalam RUTRK BWK I Semarang Th 1995/1996-2004/2005, jalan MT. Haryono merupakan salah satu obyek yang menjadi bagian dari program pembangunan dengan detail sebagai berikut :

1. Program Tahun 1995 - 2000

Pada kawasan Bubakan akan dilaksanakan Studi dan Perencanaan Persimpangan jalan. Pada penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum akan dilaksanakan Penataan Kawasan Perdagangan. Pada kawasan Kelurahan Jagalan akan dilaksanakan Studi Kelayakan Pembangunan Rumah Susun.

2. Program Tahun 2000 - 2005

Pada kawasan Bubakan akan dilaksanakan pembangunan persimpangan jalan. Pada Kelurahan Kebon Arum, Sarirejo, Jagalan (penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum) akan dilaksanakan program peningkatan kualitas lingkungan pemukiman. Pada kawasan Kelurahan Jagalan akan dilaksanakan pembangunan rumah susun.

Rencana pengembangan jalan MT. Haryono Semarang ditinjau dari RUTRK Semarang BWK I Tahun 1995/1996 – 2004/2005 secara mendasar sebagai daerah perdagangan dan jasa serta area komersial, dapat dilihat pada tabel berikut ini, yaitu :

Tabel 4.1 : Evaluasi Rencana pengembangan Jalan MT. Haryono
Sumber : RUTRK Kota Semarang Tahun 1995/1996 - 2004/2005

N O	RUTRK Semarang BWK I TH 1995/1996- 2004/2005		JL. MT. HARYONO SAAT INI	
1	Rencana Tata Guna Tanah	Merupakan kawasan campuran (perdagangan, jasa, pemukiman)	Merupakan kawasan campuran	Merupakan kawasan campuran
2	Rencana Jaringan Jalan	Merupakan jalan kolektor sekunder	Merupakan jalan kolektor sekunder	Merupakan jalan kolektor sekunder
3	Rencana Sistem Pergerakan	Merupakan jalur regional	Merupakan jalur regional	Merupakan jalur regional
4	Rencana Pengembangan dan Penanganan Fasilitas Kota	Pada kawasan Jagalan direncanakan akan dibangun rumah susun. Terdapat perusahaan dan Bank Swasta (BCA)	Pada kawasan Jagalan direncanakan akan dibangun rumah susun. Terdapat perusahaan dan Bank Swasta (BCA)	Pada kawasan Jagalan direncanakan akan dibangun rumah susun. Terdapat perusahaan dan Bank Swasta (BCA)
	a. Pemukiman	Terdapat TK, SD, SLTP, SLTA, dan tempat kursus	Terdapat TK, SD, SLTP, SLTA, dan tempat kursus	Terdapat TK, SD, SLTP, SLTA, dan tempat kursus
	b. Perdagangan dan Jasa	Terdapat apotek, klinik & tempat praktek	Terdapat apotek, klinik & tempat praktek	Terdapat apotek, klinik & tempat praktek
	c. Pendidikan			
	d. Kesehatan			

5	Peribadahan		Terdapat gereja, musholla, klenteng.
6	Rencana Bangunan Kuno	Konservasi	Berupa klenteng (Klenyeng Grajen), sekolah Mataram, Gerbang Cina
7	Kegiatan Informal/Penunjang	Sektor	Pada beberapa tempat setelah kegiatan perdagangan dan jasa tutup, digunakan untuk tempat berdagang para PKL berupa warung

4.2.4. Data Ditinjau dari Perilaku Pengguna Jalur Pedestrian

1. Data Place Centered Mapping

Teknik ini digunakan untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia yang memanfaatkan, menggunakan atau mengakomodasikan perilakunya dalam situasi, suatu waktu dan tempat tertentu. Perhatian teknik ini adalah satu tempat yang spesifik.

Sebagai tempat yang spesifik dalam pemetaan ini adalah koridor jalan MT. Haryono Semarang dalam hal ini, ruas jalan dari perempatan jalan Stadion Utara sampai Jl. Petudungan/Jl. Kebon Arum (± 2000 m), koridor ini merupakan ruang publik yang dibagi menjadi 4 (empat) area yang mempunyai daya tarik tersendiri bagi pengunjung yang datang ke sana sebagai pusat perdagangan dan jasa.

Di tempat spesifik tersebut, diperkirakan akan mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Dalam penelitian ini akan diperhatikan properti yang akan berpengaruh pada perilaku pejalan kaki.

Langkah yang dilakukan adalah :

1. Membuat sketsa setting, seluruh unsur yang ada dalam setting yang diperkirakan mempengaruhi perilaku pejalan kaki antara lain aktivitas dan sirkulasi pejalan kaki.
2. Membuat daftar perilaku yang diamati dan menentukan kode/tanda untuk setiap jenis perilaku.
3. Mencatat perilaku yang terjadi dengan menggambar tanda pada peta dasar.

Pengamatan dilakukan untuk memperoleh setting masing-masing ruang yang diamati, sesuai dengan aktivitas pejalan kaki dan indikasi atribut yang timbul.

Berdasarkan data Place Centered Mapping pada waktu pagi hingga malam hari (pukul 05.00 WIB – 21.00 WIB), menunjukkan tempat spesifik yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki adalah sebagai berikut :

1. Area I :

- a. Area Stadion Utara – Kp. Trengguli III = 3 subyek (6 %)
- b. Area Sekolah Karang Turi – Kp. Baris = 2 subyek (4%)
- c. Area Kp. Trengguli I – Kp. Kledung = 4 subyek (8%)
- d. Area Ps. Langgar – Kp. Kresc/ Kp. Demes = 5 subyek (10%)

2. Area II :

- a. Perempatan Kp. Kali – Jl. Tiber = 4 subyek (8 %)
- b. Area Ruko Mataram – Kr. Wulan Utara = 6 subyek (12%)
- c. Area Perempatan Jl. Pringgading - Ligu Tengah = 6 subyek (12%)
- d. Sekolah Mataram – Jl. Kr. Kojo Slt = 7 subyek (14%)

3. Area III

- a. Jl. Kr. Kebon Slt/Jl. Kr. Laban - Jl.Kr. Kojo = 9 subyek (18 %)
- b. Utr/Kr. Geneng Utr = 9 subyek (18%)
- c. Pertigaan Jl. Karang Saru – Jl. Kr Kebon Utr = 5 subyek (10%)
- d. Sekitar Kp. Gareman – Pertigaan Jl.Kr. Loo = 3 subyek (6%)
Pertigaan Jl. Jagalan – Jl. Gutitan/Kp. Braci

4. Area IV

- a. Jl. Sidorejo - Jl. Kentangan/Jl. Bubutan = 9 subyek (18 %)
- b. Jl. Gebang Anom – Jl. Gandekan = 7 subyek (14%)
- c. Jl. Bankinggris – Pertigaan Jl. Pusporagan = 3 subyek (6%)
- d. Sekitar Jl. Petudungan/Kebon Arum = 2 subyek (4%)

Untuk memberi gambaran yang lebih jelas, lihat gambar 4.12 dan tabel 4.2 sebagai berikut :

3. Data Wawancara dan Kuesioner

Setelah dilakukan pengamatan dan pencatatan yang direkam dalam sketsa peta responden, kemudian dilakukan komunikasi dengan responden dengan cara wawancara dan pengajuan pertanyaan (berdasar pertanyaan dalam kertas kuesioner) untuk mengetahui respon dan kecenderungan tempat-tempat yang diminati oleh responden dalam melakukan kegiatannya serta perilaku yang timbul tersebut agar dapat dikaji lebih mendalam, sehingga jalur pejalan kaki menjadi area yang lebih diminati dibanding jalur lambat, jalan raya, gang, penggal jalan, toko dan lainnya untuk diperdalam lewat wawancara dari responden.

Berdasarkan hasil komunikasi dengan responden dari data pemetaan terdapat kecenderungan kegiatan yang dilakukan pejalan kaki, didorong oleh keinginan, sebagai berikut :

1. Berjalan memilih jalur yang teduh, kondisi baik dan aman
2. Berjalan untuk belanja.
3. Memiringkan badan bila lewat tempat yang sesak atau ada penghalang
4. Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, mencari barang atau hanya lewat menuju ke suatu tempat
5. Berolah raga atau reflesing khusus pada waktu pagi hari.
6. Sekedar mencari makan.
7. Menyeberang jalan
8. Menoleh ke kiri dan kanan
9. Berdiri menunggu angkutan kota
10. Berdiri untuk mengeluarkan keinginan membaca
11. Melintas pembatas jalan
12. Berjalan sambil berbincang-bincang atau berbincang dengan pemilik / pegawai toko
13. Memarkir kendaraan / mobil

Setelah melakukan komunikasi dengan 50 responden diperoleh data sebagai berikut :

1. **Pejalan kaki memilih berjalan di jalur pejalan kaki 26 subyek (52%),**
karena :

- | | | |
|---|-----|--------|
| a. Tidak panas | = 7 | Subyek |
| b. Tidak bising | = 5 | Subyek |
| c. Tidak terserempet kendaraan | = 3 | Subyek |
| d. Mudah/dekat dengan toko/pelayanan jasa yang dituju | = 9 | Subyek |
| e. Hanya lewat | = 5 | Subyek |

Pejalan kaki mempunyai pandangan selama melakukan aktivitas sebagai berikut :

- Melalui jalur pejalan kaki merasakan lebih aman dan teduh, walaupun harus berjalan berliku-liku antara parkir kendaraan, barang pertokoan, pejalan kaki dan PKL.
- Sesak, ruang untuk berjalan kaki terasa gerah dan sempit, namun tidak dipedulikan karena ingin secepatnya dapat mencapai toko dan mudah melihat barang yang akan dicari/melihat dari dekat lebih kelihatan atau lebih jelas.
- Melihat barang mudah dekat toko melihat ke toko sebelum jalan lagi, jika barang sesuai masuk ke toko bertanya pegawai/pemilik toko.
- Kondisi trotoir agar lebih luas, bebas dari parkir, warung PKL dan tidak terlalu tinggi dari jalur lambat, karena naik turun juga rusak.
- Dekat dari gang/tujuan yang ada/dekat dengan parkir motor dan mobilnya, kadang hanya sekedar lewat.

Secara mendasar jalur pejalan kaki yang sering dilewati adalah

- | | | |
|---|-------------|-------|
| a. Area I (Jl. Stadion Utara - Jl. Kartini) | = 6 subyek | (12%) |
| b. Area II (Jl. Kartini - Kp Kr. Geneng Utara) | = 10 subyek | (20%) |
| c. Area III (Kp Kr. Geneng Utara - Perempatan
Jl. Sidorejo) | = 7 subyek | (14%) |
| d. Area IV (Perempatan Jl. Sidorejo - Jl.
Petudungan/Kebon Arum) | = 6 subyek | (12%) |

2. Berjalan di jalur lambat 39 subyek (78%), karena :

- | | | |
|--|------|--------|
| a. Tidak panas/teduh | =11 | Subyek |
| b. Tidak terserempet kendaraan | = 8 | Subyek |
| c. tidak berdesakan dengan pejalan yang lain | = 4 | Subyek |
| d. Hanya lewat | = 3 | Subyek |
| e. jalan lebih rata tidak naik turun | = 13 | Subyek |
| f. lebih luas | = 6 | Subyek |
| g. Malas memindah mobil yang diparkir | = 2 | Subyek |
| h. mencari becak | = 3 | Subyek |
| i. dekat dengan parkir kendaraan | = 7 | subyek |

Pendapat yang diungkapkan oleh para pejalan kaki, sebagai berikut :

- Merasa kurang aman berjalan di sini karena banyak motor/becak/sepeda bahkan mobil yang lewat.
- Ada beberapa jalan di jalur lambat yang tergenang air sehingga harus memilih tempat yang kering
- Perjalanan harus terhalang parkir mobil dan motor sehingga terkadang harus mencari jalan lain kurang leluasa, adanya mobil yang parkir di pinggir jalan, merupakan, gangguan, terpaksa harus mencari celah antara mobil sebelum sampai ke jalur pejalan kaki.
- Untuk masuk ke jalur tersebut dari arah ujung timur rasanya enggan karena adanya PKL yang memenuhi jalur pejalan kaki tetapi karena ingin berjalan secara rileks tidak mengganggu kendaraan, tetap memilih menggunakan jalur tersebut untuk mencapai tujuan.

Secara umum jalur lambat yang dilewati pejalan kaki adalah

- | | | |
|--|-------------|-------|
| a. Area I (Jl. Stadion Utara - Jl. Kartini) | = 7 subyek | (14%) |
| b. Area II (Jl. Kartini - Kp Kr. Geneng Utara) | = 12 subyek | (24%) |
| c. Area III (Kp Kr. Geneng Utara - Perempatan Jl. Sidorejo) | = 15 subyek | (30%) |
| d. Area IV (Perempatan Jl. Sidorejo - Jl. Petudungan/Kebon Arum) | = 15 subyek | (30%) |

UPT-PUSTAK-UNDIP

3. **Menyisir pinggir jalan raya** 14 subyek (28%), karena :

- | | | |
|-----------------------------------|-----|--------|
| a. Rata tidak naik turun | = 5 | Subyek |
| b. Tidak dipenuhi PKL | = 2 | Subyek |
| c. Ingin menyeberang jalan | = 7 | Subyek |
| d. Pandangan lebih lepas dan luas | = 2 | Subyek |
| e. dekat dengan parkir kendaraan | = 4 | Subyek |
| f. teduh | = 5 | subyek |

Ungkapan yang dilontarkan pejalan kaki :

- Merasa khawatir karena bisa terserempet kendaraan dari arah selatan.
- Supaya lebih cepat sehingga harus menyisir pada jalan raya.
- Untuk beberapa sisi tampak nyaman karena teduh biarpun harus dilewati dengan menyeberang jalan.

Secara umum menyisir jalan raya yang dilewati pejalan kaki adalah

- | | | | |
|---|------|--------|-------|
| a. Area I (Jl. Stadion Utara - Jl. Kartini) | = 6 | subyek | (12%) |
| b. Area II (Jl. Kartini - Kp Kr. Geneng Utara) | = 9 | subyek | (18%) |
| c. Area III (Kp Kr. Geneng Utara - Perempatan
Jl. Sidorejo) | = 10 | subyek | (20%) |
| d. Area IV (Perempatan Jl. Sidorejo - Jl.
Petudungan/Kebon Arum) | = 10 | subyek | (20%) |

4. **Melintas pembatas jalan** 24 subyek (48%), karena :

- | | | |
|---|------|--------|
| a. Menuju Parkir mobil / motor | = 3 | Subyek |
| b. Menuju Toko / Jalan baik menyeberang atau tidak
yang dituju | = 10 | Subyek |
| c. Terhalang Parkir | = 5 | Subyek |
| d. Lebih cepat dan praktis | = 6 | Subyek |

Kebanyakan pendapat mereka, ingin fleksibel lebih cepat karena jika tidak melintas terpaksa memutar lebih jauh dengan menyisir jalan raya.

5. **Berjalan menuju ke selatan 29 subyek (58%) , karena :**

- | | | |
|---|-----|--------|
| a. Teduh dan nyaman | = 3 | Subyek |
| b. Mencari - cari barang | = 8 | Subyek |
| c. Membelok ke gang | = 5 | Subyek |
| d. Lebih dekat dan cepat ke tujuan | = 6 | Subyek |
| e. Terganggu parkir / bongkar muat / PKL pada satu sisi
baik barat/timur jalan | = 6 | Subyek |
| f. Kebiasaan | = 4 | subyek |

Pandangan pejalan kaki :

- Untuk yang berjalan di jalur lambat, merasa tidak enak dengan Toko di depan jalur pedestrian karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja
- Merasa terganggu oleh parkir mobil dan lainnya yang menutup jalannya menuju ke sebuah toko, sehingga kadang harus menyeberang jalan raya pindah ke sisi lain.
- Merasa capek jika harus berjalan lebih jauh, dalam hal ini lebih dari 500 m.

6. **Berjalan menuju ke utara 28 subyek (56%) , karena :**

- | | | |
|---|-----|--------|
| a. Teduh dan nyaman | = 3 | Subyek |
| b. Mencari - cari barang | = 8 | Subyek |
| c. Membelok ke gang | = 1 | Subyek |
| d. Lebih dekat dan cepat ke tujuan | = 5 | Subyek |
| e. Terganggu parkir / bongkar muat / PKL pada satu
sisi baik barat/timur jalan | = 7 | Subyek |
| f. Kebiasaan | = 4 | subyek |

Ungkapan yang ada pada pejalan kaki :

- Merasa terganggu dengan bongkar muat di area jalan Dargo, Kulitan dan sekitarnya.
- Harus hati – hati terhadap kendaraan yang lewat apalagi terhadap kendaraan yang sewaktu - waktu muncul dari gang karena juga terhalang oleh parkir mobil sehingga pandangan terbatas.

7. **Memiringkan badan** 18 subyek (36%), karena :

- a. Menghindar motor / sepeda / becak lewat = 4 Subyek
- b. Menghindari orang lain atau parkir mobil motor /becak /PKL = 6 Subyek
- c. Menghindari kondisi jalan yang rusak atau becek = 4 Subyek

Pendapat pejalan kaki adalah sebagai berikut :

- a. Perlunya tanda yang jelas mengenai sirkulasi dan arah motor, becak dan lainnya termasuk pengaturan parkir pinggir jalan raya.
- b. Takut terserempet dan terpaksa miring karena keadaan sesak dan area berjalannya terhalang oleh aktifitas yang ada terutama di perempatan/ujung penggal jalan.
- c. Perlu mencari jalan yang baik terutama jika dimusim hujan kondisi jalan yang tergenang air serta banyaknya kerusakan.

8. **Menoleh kanan kiri, depan belakang** 28 subyek (56%), karena :

- a. Akan menyeberang jalan raya = 6 Subyek
- b. Menunggu angkot = 4 Subyek
- c. Mencari toko yang dituju termasuk barang yang ada di dalamnya = 6 Subyek
- d. Bersiaga terhadap kendaraan yang akan lewat di jalur lambat = 7 Subyek
- e. Mengajak bicara teman = 5 Subyek

Perasaan dan pendapat saat menoleh kanan dan kiri, depan dan belakang :

- a. Menurut pejalan kaki, sebenarnya ada rasa khawatir melalui tepi jalan raya (takut keserempet kendaraan). Bagi yang berdua-an dan rombongan harus berjalan beriringan sambil sering menoleh kearah jalan raya sebagai preventif agar tidak terserempet kendaraan. Hal ini dilakukan, agar dapat cepat sampai tujuan.
- b. Kenikmatan melihat dan mencari barang yang dicari dari pertokoan pada jalur jalan tersebut.
- c. Perasaan kesal dan khawatir selalu membayangi diri pejalan kaki, namun didorong ingin cepat sampai tujuan tetap dilakukan (jalan pintas)

9. **Berjalan di sisi timur jalan MT. Haryono 32 subyek (64%), karena :**

- | | | |
|--|-----|--------|
| a. Dekat ke arah yang dituju | = 8 | Subyek |
| b. Masuk ke toko yang dituju | = 9 | Subyek |
| c. Menuju ke parkir mobil | = 9 | Subyek |
| d. Lebih aman tidak terganggu motor yang lewat | = 6 | Subyek |

Ungkapan yang ada dari pejalan kaki :

- Kurang nyaman bagi pejalan kaki karena beberapa ruas jalan rusak dan tergenang air, juga panas, serta PKL dan kondisi jalur pedestrian yang terpotong-potong oleh gang-gang membuat cepat merasa lelah.
- Untuk yang berjalan di jalur pedestrian, merasa tidak enak dengan Toko di depan karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja
- Merasa terganggu oleh parkir mobil yang menutup jalannya menuju ke sebuah toko, sehingga kadang harus menyisir jalan raya.

10. **Berjalan di sisi barat jalan MT. Haryono 33 subyek (66%), karena :**

- | | | |
|-----------------------------------|------|--------|
| a. Lewat ke arah yang dituju | = 12 | Subyek |
| b. Masuk ke toko yang dituju | = 7 | Subyek |
| c. Menuju ke parkir mobil / motor | = 7 | Subyek |
| d. Teduh dari sinar matahari | = 10 | Subyek |

Ungkapan yang ada dari pejalan kaki :

- Nyaman, karena bayangan toko dan kerindangan pohon menyebabkan keteduhan saat berjalan
- Pada yang berjalan di jalur lambat lebih leluasa bergerak daripada berjalan di jalur pedestrian yang penuh dengan parkir motor, PKL, orang yang lewat dan lainnya, sehingga terasa sesak meskipun juga ada becak, parkir mobil dan motor atau moda lain yang lewat dengan resiko terserempet.
- Walaupun sesak terhalang, enjoy saja karena sudah terbiasa (tukang becak, tukang parkir yang sudah terbiasa di area tersebut) yang sesak dan penuh terutama di ujung gang atau persimpangan jalan.

- d. Merasa tidak enak dengan pemilik toko di depan jalur pedestrian karena bagi kita area tersebut merupakan area toko walaupun hanya sebatas klise saja, atau perasaan saja.
- e. Sering mengumpat karena jalannya tertutup parkir dan menghindar atau memiringkan badan pada saat hal tersebut terjadi.

11. **Menuju ke fasilitas perdagangan dan jasa/pertokoan 17 subyek (34%),**
karena :

- a. Sudah biasa belanja pada pertokoan jalan tersebut = 7 Subyek
- b. Barang lebih lengkap = 8 Subyek
- c. Mencoba mencari di tempat lain tidak ada = 3 Subyek
- d. Sudah terkenal di MT. Haryono terdapat banyak
jenis barang dan mutu baik serta harga murah = 9 Subyek

Ungkapan dari pejalan kaki membeli/mencari barang di penggal jalan ini

- a. Sebagian orang merasa puas karena kelengkapan barang yang dicari ada di disini walaupun terkadang habis atau tidak ada mereka tetap tenang karena barang masih bisa dicari di toko yang lain yang berada di area jalan tersebut.
- b. Kecenderungan untuk pembeli melakukan perpindahan ke toko lain yang dituju dengan berjalan daripada memindah mobil yang diparkir karena :
 - Kesusahan dalam mencari parkir baru karena lalu lintas ramai dan penuh
 - Kepuasan bagi mereka untuk membandingkan barang dari satu toko ke toko lain agar mendapat yang murah serta memuaskan
 - Tidak bisa berpindah secara efisien ke banyak toko jika harus memindah mobil karena harus membayar parkir lagi pindah tempat dan tidak efisien waktu.
- c. Untuk pengendara sepeda motor jika hampir sama dengan pengemudi mobil apalagi jika toko yang dituju mesti menyeberang jalan dan tidak terlalu jauh tidak lebih dari 200 m.

4.3. Temuan Penelitian

4.3.1 Temuan Berdasarkan Data Place Centered Mapping, Person Centered Mapping, Wawancara dan Kuesioner

Berdasarkan data **Place Centered Mapping** terlihat tempat spesifik yang mempengaruhi pejalan kaki, yaitu :

1. Area I

- a). Area Stadion Utara – Trengguli III
- b). Area Kp. Trengguli I dan Jl. Kledung
- c). Area Perempatan pasar Langgar – Kp. Krese/Kp. Demes

2. Area II

- a). Area Ruko Mataram – Karang Wulan
- b). Area Perempatan Jl. Pringgading - Jl. Ligu Tengah
- c). Sekolah Mataram – Ligu Utara – Karang Kojo Selatan

3. Area III

- a). Kr. Kojo Slt/Kr. Geneng Utara- Kr. Kebon Utr/Kr. Laban
- b). Area Pertigaan Jl. Kr. Saru – Jl. Kr. Laban Kebon Selatan
- c). Area Pertigaan Jl. Jagalan – sekitar Jl. Gutitan/Kp. Braci

4. Area IV

- a). Sekitar Jl. Kentangan – Jl. Bubutan dan Jl. Sidorejo
- b). Area Pertigaan jl. Gandekan dan Jl. Gebang Anom
- c). Area Jl. Petudungan - Jl. Pusporagan

Berdasarkan data **Place Centered Mapping** terlihat juga akumulasi kepadatan sehingga timbul kecenderungan kepadatan jalur pejalan kaki disebabkan oleh PKL, penarik becak, aktivitas pertokoan, parkir mobil/motor dan tukang parkir.

Berdasarkan data **Person Centered Mapping** dapat diketahui tentang :

- 1. Arah kedatangan pejalan kaki
- 2. Alat transportasi pejalan kaki
- 3. Pergerakan pejalan kaki
- 4. Perilaku pejalan kaki meliputi :
 - 1) Menyeberangan jalan

- 2) Menghindar PKL, parkir mobil / motor, becak, aktivitas toko dan kerusakan/terdapat genangan pada jalur yang dilewati.
- 3) Berjalan di jalur pedestrian (baik sisi barat/timur Jl. MT. Haryono)
- 4) Berjalan di jalur lambat (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono)
- 5) Memiringkan badan
- 6) Melihat-lihat toko / barang di toko
- 7) Melintas pembatas jalan
- 8) Berbincang – bincang
- 9) Menoleh kanan / kiri, depan / belakang
- 10) Memarkir motor / mobil
- 11) Berjalan menyisir jalan raya

Berdasarkan data **Wawancara dan Kuesioner**, dapat diketahui

1. Kelengkapan dan kondisi fasilitas yang berada di jalan MT. Haryono dan jalur pejalan kaki sisi timur dan barat jalan MT. Haryono.
2. Ungkapan dan alasan serta data yang dilontarkan pejalan kaki sehingga timbul perilaku pejalan kaki, yaitu menyeberang jalan, menghindar PKL, parkir mobil/motor, becak dan aktivitas toko Berjalan di jalur pedestrian (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono), berjalan di jalur lambat (baik sisi barat/timur jalan MT. Haryono), memiringkan badan, melihat-lihat toko/barang di toko, melintas pembatas jalan, berbincang – bincang, menoleh kanan/kiri, depan/belakang, memarkir motor/mobil, berjalan menyisir jalan raya.

4.3.2. Temuan Kondisi Jalur Pejalan Kaki yang Diinginkan Baik Atributte ataupun Properti dari Pejalan Kaki

1. Jalur pejalan kaki yang diinginkan berdasarkan pendekatan perilaku.
2. Atribut dan properti yang diinginkan oleh pejalan kaki.

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang dilakukan di koridor jalan MT. Haryono untuk setiap area adalah sebagai berikut :

Kebutuhan atributte dan property

1. Area I

a). Area jalan Stadion Utara – kampung Trengguli III

Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki area jalan Stadion Utara – Trengguli III, adalah sebagai berikut :

- Permukaan jalur pejalan kaki (2,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur terutama di sekitar Yayasan Karang Turi.
- Pejalan kaki lebih sedikit karena penelitian dilakukan pada pukul 05.00 sehingga suasana agak lengang dan aktivitaspun didominasi oleh kegiatan olah raga dan mencari sarapan pagi.
- Pohon sebagai peneduh masih sedikit jumlahnya, baik sisi barat maupun sisi timur jalan.
- Adanya kerusakan pada jalur pedestrian dan jalur lambat
- Terdapat banyak bungkusan sampah di pembatas jalan
- Sifat ruang public

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan sambil melakukan olah raga terutama para orang-orang dewasa sampai setengah baya, melakukan lari-lari kecil.
- Kegiatan menyeberang agak sedikit santai karena lalu lintas lebih sedikit.
- Memarkir mobil atau kendaraan lebih leluasa
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang, makan dan reflesing/olah raga
- Aktivitas banyak dilakukan di jalur lambat dan pinggir jalan
- Berjalan keluar masuk gang atau jalan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- *Kenyamanan Fisik*
- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*

b). Area Kp. Trengguli I dan Jl. Kledung

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar Kp. Trengguli I dan jalan Kledung adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKI, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain, hanya tidak terlalu padat, karena toko mulai tutup satu persatu.
- Ada beberapa lokasi Tidak Teduh oleh pohon pelindung terutama di sisi barat, bangunan dengan ketinggian antara 6-8 m
- Permukaan jalur pejalan kaki (2-2,5 m), banyak yang digunakan untuk parkir mobil baik sisi barat maupun sisi timur
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak ± 1 m.
- Jalur pedestrian naik turun karena gang memotong jalur

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan santai menelusuri jalur pejalan kaki atau jalur lambat sebelah barat, tergesa-gesa berjalan di sisi timur
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, mencari barang atau hanya sekedar lewat
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya menuju parkir mobil jarak 50 m, takut terserempet
- Lalu lintas tidak terlalu ramai
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Trengguli, menoleh kanan dan kiri, menuju ke timur., dominasi pergerakan ke utara
- Memarkir mobil di pinggir jalan/jalur lambat dekat toko
- Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Kesesakan</i> |

c). **Area Perempatan pasar Langgar – Kp. Krese/Kp. Demes**

Kondisi Area Perempatan pasar Langgar – Kp. Krese/Kp. Demes adalah sebagai berikut :

- Suasana tidak terlalu ramai
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain -- lain
- Sisi timur dan barat terlihat gersang karena pohon sangat sedikit ditambah lagi pembatas antara jalur lambat dan jalan raya dihilangkan.
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan sisi timur , jarak antar mobil ± 2 m, terutama di depan TB. Taurus sampai Istana Variasi.
- Sedikit gang dan perjalanan menjadi lurus tetapi dipadati parkir

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan cepat untuk urusan mencari barang
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m)
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan kampong Krese, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (± 10 m)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | |

2. Area II

a) Area Ruko Mataram – jalan Karang Wulan

Jalur pejalan kaki di area Ruko Mataram, mempunyai kondisi sebagai berikut :

Kondisi jalur pejalan kaki di tempat tersebut adalah sebagai berikut :

- Suasana cukup ramai di area Ruko Mataram walaupun sudah menginjak malam hari.
- Terdapat beberapa pohon (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m) jarak antar pohon 3-5 m dan teduh di sisi barat, ketinggian bangunan antara 6-10 m
- Permukaan jalur pejalan kaki di depan lebar \pm 6 m, miring \pm 10°, dimana menempati sebagian dimensi jalur pejalan kaki, juga parkir motor dan mobil walaupun ada kantung parkir
- Dominasi aktivitas campuran
- PKL ada di sisi timur jalan pada jalur pedestrian

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan santai dan memilih ruang gerak di sela mobil parkir, pohon dan permukaan miring.
- Menoleh kanan kiri pada jalan raya dan angkutan umum
- Berjalan untuk pelayanan jasa serta mencari makan
- Berjalan naik turun jalur pejalan kaki (2m) atau diselingi dengan berjalan di tepi jalan raya juga berjalan di jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki, yaitu :

- | | |
|------------------------|----------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | - <i>Kontrol</i> |

b). Area Perempatan Jl. Pringgading - Jl. Ligu Tengah

Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki area di sekitar perempatan jalan Pringgading adalah sebagai berikut :

- Permukaan jalur pejalan kaki (2 ,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir motor
- Pejalan kaki keluar masuk toko jarak 4 m, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 0,5 m.
- Terdapat keramai pada sisi barat sebelah jalan Ligu Utara
- Sebagian terputus oleh adanya motor parkir tadi yang memenuhi jalur pejalan kaki, mobil di sisi barat parkir di jalan raya, di timur di jalur lambat
- Beberapa lokasi tidak ditumbuhi pohon pelindung atau jalur hijau.
- Dominasi aktivitas campuran
- Parkir di pinggir jalan sisi timur jalan MT. Haryono, 4 mobil

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Turun ke jalur lambat untuk menghindari parkir motor menuju ke utara/selatan
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m), menoleh kanan dan kiri, menuju ke utara.
- Menuju gang melintas pembatas jalan (70 cm, tinggi 30 cm)
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang
- Berjalan naik – turun
- Lewat area yang teduh
- Berdiri tengak-tengok untuk persiapan menyeberang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Kontrol</i> | - <i>Keamanan</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | |

c). **Sekolah Mataram – Jl. Ligu Utara – Jl. Karang Kojo Selatan**

Kondisi sepanjang jalur pejalan kaki area di antara jalan Ligu Utara sampai jalan Karang Geneng Utara, adalah sebagai berikut :

- Permukaan jalur pejalan kaki (2,5 m) banyak yang digunakan untuk parkir kendaraan baik sisi barat maupun sisi timur
- Pejalan kaki keluar masuk toko menyeberang jalan Kr. Kojo Selatan 4 m, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 0,5 – 1 m.
- Di depan toko cat Astina sampai toko elektronik Arjuna sedikitn sekali pohon pelindung.
- Parkir di pinggir jalan raya sisi timur jalan MT. Haryono 13 mobil
- Jalur lambat dan jalur pedestrian ramai
- Banyak terdapat bungkusan sampah terutama di pembatas jalan sehingga menumpuk di tempat tertentu

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan sambil miringkan badan untuk menghindari parkir motor menuju ke utara/selatan
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m), menoleh kanan dan kiri, menuju ke utara.
- Memarkir mobil di pinggir jalan/jalur lambat dekat toko
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / cari barang / sekolah karena ada sekolah mataram
- Berjalan naik – turun
- Berdiri tengah-tengah untuk persiapan menyeberang

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- *Aksesibilitas*
- *Keamanan*
- *Visibilitas*
- *Kontrol*

3. Area III

a) Jl. Kr. Kojo Slt/Jl. Kr. Geneng Utara- Jl. Kr. Kebon Utr/Jl. Kr. Laban

Kondisi Jalur pedestrian pada area antara jalan Kr. Kojo Slt/Kr. Geneng Utara- Kr. Kebon Utr/Kr. Laban, adalah sebagai berikut :

- Tidak begitu ramai karena penelitian dilakukan pada pukul 19.00-20.00
- Parkir mobil di pinggir jalan 2 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 ,5 m) sebagian digunakan oleh PKL/warung
- Lalu lintas ramai, terdapat 2 perempatan jalan yaitu perempatan jalan Karang Kebon Selatan dan Karang Laban
- Jalur pedestrian naik turun karena gang memotong jalur pedestrian
- Banyak terdapat bungkusan sampah terutama di pembatas jalan sehingga menumpuk di tempat tertentu

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan santai dan menyeberang jalan (16,5 m) yang agak lengang
- Memarkir kendaraan di pinggir jalan/jalur lambat dekat toko/warung
- Melintas di pembatas jalan
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, cari barang, makan, ataupun olah raga
- Berjalan naik – turun
- Berjalan keluar masuk gang atau jalan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki :

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |
| - <i>Visibilitas</i> | - <i>kontrol</i> |
| - <i>Keamanan</i> | |

b). Area Pertigaan Jl. Kr. Saru – Jl. Kr. Laban Kebon Selatan

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar pertigaan Jl. Kr. Saru – Jl. Kr. Laban Kebon Selatan adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKI, tukang parkir, dan lain – lain, hanya tidak terlalu padat karena penelitian hari minggu pukul 19.00-20.00
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan terutama sisi timur, jarak antar mobil 30-50 cm, jumlah 8 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 - 2,5 m)
- Lalu lintas sedikit lengang, terdapat 2 penggal jalan yaitu jalan Karang Saru itu sendiri sisi barat, dan gang kecil sisi timur

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan santai menelusuri jalur pejalan kaki atau jalur lambat sebelah barat, tergesa-gesa berjalan di sisi timur
- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa, mencari barang dan mencari makan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya menuju parkir mobil jarak 50 m, takut terserempet
- Lalu lintas tidak terlalu ramai
- Berjalan hati-hati dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Karang Saru, menoleh kanan dan kiri, menuju ke timur., dominasi pergerakan kegang jalan Karang Saru
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko dan teduh
- Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- *Aksesibilitas*
- *Kenyamanan fisik*
- *Keamanan*

c). **Area Pertigaan Jl. Jagalan – sekitar Jl. Gulitan/Kp. Braci**

Kondisi jalur pejalan kaki di area sekitar Jl. Jagalan – sekitar Jl. Gulitan/Kp. Braci adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, dan lain – lain
- Lalu lintas tidak terlalu ramai, karena penelitian malam hari
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan, jarak antar mobil 30-50 cm, jumlah 10 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 - 2,5 m), ada warung tenda PKL di jalur pedestrian
- Pejalan kaki keluar masuk warung/toko menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m) berpapasan orang jarak 1 – 2 m
- Aktivitas keluar masuk warung/toko tidak begitu ramai
- Aktivitas mencari makan
- Jalur pedestrian naik turun

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari makan ataupun sebagian mencari barang atau masuk ke gang/jalan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyalir jalan raya menuju parkir mobil jarak 10 m
- Menghindari parkir motor pada jalur pedestrian dan parkir mobil di jalur pada sisi timur, barat menghindar PKL
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang agak padat pertigaan jalan Jagalan Timur, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko/warung
- Berjalan naik – turun jalur pedestrian dan jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- *Aksesibilitas* - *kontrol*
- *Kenyamanan fisik*
- *Keamanan*

4. Area IV

a). Sekitar Jl. Kentangan – Jl. Bubutan dan Jl. Sidorejo

Kondisi Area sekitar Jl. Kentangan – Jl. Bubutan dan Jl. Sidorejo adalah sebagai berikut :

- Suasana tidak terlalu ramai, hanya pada sisi selatan yang masih ramai, jalur pedestrian karena banyak terdapat warung makan
- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL dan lain – lain
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, sisi timur lebih padat ± 8 mobil, jarak antar mobil ± 2 m
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m) antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggiannya misalnya pada depan toko Kao
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari makan
- Berjalan sambil memiringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan / utara jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Sidorejo, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat warung
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70 cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Berjalan menyisir jalan raya di selatan ± 30 m

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |

b). Area Pertigaan Jl. Gandekan dan Jl. Gebang Anom

Kondisi Area Pertigaan Jl. Gandekan dan Jl. Gebang Anom adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Tidak teduh oleh pohon pelindung di sisi timur (diameter \pm 6 m, tinggi 3 m), ketinggian bangunan antara 6-8 m
- Parkir mobil penuh di pinggir jalan sisi barat ataupun timur, jarak antar mobil \pm 2 m, beberapa tukang kunci mangkal disini
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m), antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggiannya, banyak untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur
- Pejalan kaki mencari barang yang letaknya berseberangan jalan dan butuh cepat (jarak \pm 20 m)
- Permukaan jalur pejalan kaki tidak rata dan rusak.

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan pelayanan jasa / mencari barang yaitu toko seperti toko-toko Mataram Accu, Prima Abadi, Antena Parabola, Elsinta, Sumber Motor tergesa - gesa
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat (3,5 m) dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan depan area pertokoan tersebut, berhenti menoleh kanan dan kiri
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (\pm 10 m)
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke / dari jalur pedestrian dan jalur lambat
- Lewat area yang teduh sisi barat bagian selatan

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Kenyamanan sensory</i> |
| - <i>Kenyamanan fisik</i> | - <i>Visibilitas</i> |

c). **Ar ea Jl. Petudungan - Jl. Pusporagan**

Kondisi Area sekitar jalan Petudungan - jalan Pusporagan adalah sebagai berikut :

- Berkumpul para pejalan kaki dan aktor lain yang ada seperti tukang becak, PKL, tukang parkir, pegawai toko dan lain – lain
- Disisi timur sedikit terdapat pohon pelindung sehingga gersang
- Parkir mobil tidak penuh di pinggir jalan sisi barat, jarak antar mobil ± 2 m, di sisi timur terdapat 8 mobil
- Permukaan jalur pejalan kaki (2 m) antara jalur pedestrian dan jalur lambat ada yang rata ketinggian untuk parkir motor baik sisi barat maupun sisi timur, terutama untuk pegawai toko serta terdapat PKL di jalur pedestrian
- Banyak gang dan perjalanan menjadi terpotong-potong pada jalur pejalan kaki menjadi turun naik dan rusak

Kondisi tersebut mendorong terjadinya kecenderungan aktivitas yang dilakukan oleh pejalan kaki sebagai berikut :

- Berjalan untuk urusan mencari barang atau mencari makan
- Berjalan sambil miringkan badan ketika menyisir jalan raya ke selatan jarak 30 – 50 m, takut terserempet
- Menyeberang jalan, jalan ke jalur lambat (3,5 m)
- Menghindari parkir motor, motor lewat pada jalur pedestrian dan jalur lambat dan parkir mobil di jalur pada sisi timur
- Berjalan hati-hati di jalur lambat dan menyeberang jalan (16,5 m) yang padat pertigaan jalan Pusporagan
- Memarkir mobil di pinggir jalan dekat toko (± 10 m)
- Melintas pembatas jalan (tinggi 30 cm, lebar 70cm)
- Berjalan ke/dari jalur pedestrian dan jalur lambat

Tuntutan atribut yang mempengaruhi pejalan kaki

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| - <i>Aksesibilitas</i> | - <i>Visibilitas</i> |
| - <i>Keamanan</i> | - <i>Kenyamanan fisik</i> |
| - <i>Kenyamanan sensory</i> | - <i>Kesesakan</i> |

Dari uraian di atas, dapat diketahui **atribut** pejalan kaki sepanjang jalan MT.

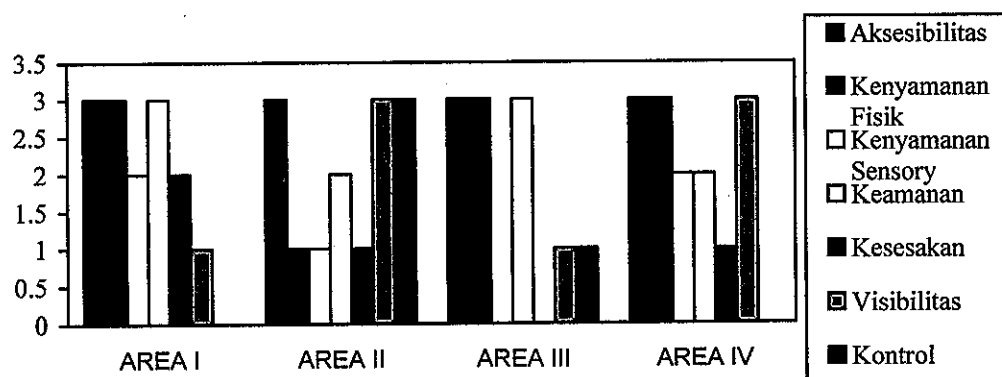
Haryono Semarang, sebagai berikut :

1. *Aksesibilitas*
2. *Kenyamanan fisik*
3. *Kenyamanan sensory*
4. *Keamanan*
5. *Kesesakan*
6. *Visibilitas*
7. *control*

Tabel 4.17 : Hasil Rekapitulasi Attribute yang dibutuhkan di Jalur Pedestrian Penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum jalan MT. Haryono Semarang

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan April – Mei 2004

ATTRIBUTTE	AREA I			AREA II			AREA III			AREA IV			Jumlah
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
<i>Aksesibilitas</i>	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	12
<i>Kenyamanan fisik</i>	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	10
<i>Kenyamanan sensory</i>		■	■		■						■	■	5
<i>Keamanan</i>	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	10
<i>Kesesakan</i>		■	■	■								■	4
<i>Visibilitas</i>		■		■	■	■	■			■	■	■	8
<i>control</i>				■	■	■	■		■				5



Grafik 4.9 : Hasil Rekapitulasi Attribute yang dibutuhkan di Jalur Pedestrian Penggal jalan Stadion Utara – Petudungan/Kebon Arum jalan MT. Haryono Semarang

Dari hasil rekapan berdasarkan pengamatan lapangan ternyata attribute *aksesibilitas* lebih menonjol dibanding yang lain kemudian *kenyamanan fisik* dan *kemanan*. Attribute lain seperti visibilitas, kenyamanan sensory, control, dan kesesakan masih tetap dibutuhkan.

Properti, yang mendukung atribut meliputi :

1. Aksesibilitas yaitu :
 - a). Pejalan kaki tidak terhalang perjalanannya untuk mencapai tujuan, seperti :
 - Kondisi jalur yang rusak
 - Kondisi jalur yang tergenang air dan becek
 - PKL (warung makan, tukang kunci, toko kecil)
 - pembatas jalan
 - parkir kendaraan baik mobil, motor, becak
 - aktivitas toko.
 - b). Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum yang mudah dicapai.
 - c). Pejalan kaki dapat mudah menuju tempat belanja dan pelayanan jasa.
 - d). Pejalan kaki cepat memilih jalur sirkulasi yang dikehendaki.
2. Kenyamanan fisik
 - a). Lingkungan bersih, bebas dari kotoran dan sampah
 - b). Kondisi jalan tidak naik turun oleh adanya gang, toko dan penggal jalan
 - c). Dimensi jalur pejalan kaki cukup untuk berjalan sendiri atau paling tidak untuk bertiga.
 - d). Terdapat tempat istirahat, menunggu angkutan.
3. Kenyamanan sensory
 - a). Teduh dan tidak terkena sinar matahari secara langsung



Gambar 4.14 : Foto pejalan kaki yang sedang berjalan dan menyeberang.
Attribute keamanan sangat dibutuhkan oleh mereka

Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

4. Keamanan

- a). Tidak terserempet kendaraan.
- b). Tidak menabrak mobil/motor/becak/parkir dan barang toko
- c). Tidak mengganggu aktivitas lain saat menggunakan jalur pedestrian

5. Kesusakan

- a). Jalur pejalan betul-betul untuk berjalan kaki saja
- b). Lapang, tidak terhalang parkir mobil/motor/becak dan lainnya

6. Visibilitas

- a). Pandangan bebas tidak terhalang oleh sesuatu, saat menyeberang, berjalan dan mencari barang

Dalam kondisi yang sedemikian, pada jalur pedestrian jalan MT. Haryono, perilaku pejalan kaki yang memiliki atribut *aksesibilitas* adalah pada saat :

1. pejalan kaki ingin cepat mendapatkan apa yang dinginkannya dan mencapai tempat tujuan,
2. penggunaan lain pada jalur pedestrian, seperti untuk warung/PKL ataupun untuk bongkar muat barang hal ini memaksa pejalan kaki untuk memilih jalur lain yang bisa digunakan.



Gambar 4. 15 : Foto parkir kendaraan dan PKL. Ruang bagi pejalan kaki menjadi sempit karena digunakan oleh aktivitas tersebut.

Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

3. pada saat pejalan kaki terhalang oleh parkir ataupun PKL
4. Kondisi jalur pedestrian yang rusak maka secara tidak langsung akan mencari jalur lain untuk digunakan

4.4 Pembahasan

4.4.1 Pembahasan Terhadap Atribut dan Properti

Menurut Weisman (1981), individu (pejalan kaki) dipandang sebagai manusia yang menggunakan setting (jalur pejalan kaki). Komponen setting meliputi (a) setting/tempat (jalur pejalan kaki), (b) pemakai/users, (c) atribut (kualitas hubungan jalur pejalan kaki dengan perilaku pejalan kaki), sedangkan (d) property adalah karakter atau kualitas dari komponen.

Diungkap juga oleh Weisman (1981), proses interaksi yang terjadi, tidak hanya antara manusia dengan manusia, tetapi juga interaksi antara manusia dengan lingkungan, yang disebut konsep *attribute*. Yang dimaksud dengan *attribute* adalah indera perangsang kenyamanan aktifitas, kesesakan, sosialisasi, privasi, kontrol, aksesibilitas, adaptabilitas dan makna.

Berjalan kaki juga merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka di dalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain. Selanjutnya Amos Rapoport (1977) mengatakan bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah sehingga menguntungkan, karena dapat mengamati lingkungan sekitarnya.

Tuntutan atribut dan properti, terkait pandangan bahwa, dengan berjalan kaki pejalan kaki bebas mengatur langkah, berhenti, berbelok dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan sekitarnya, sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi, tetapi sebagai interaksi dan komunikasi sosial masyarakat kota (Spreiregen, 1965).

Pada jalur pejalan kaki koridor jalan MT. Haryono memiliki atribut kenyamanan (fisik dan *sensory*), keamanan, aksesibilitas, visibilitas, kesesakan dan kontrol. Pembahasan mengenai atribut tersebut, sebagai berikut :

1. Aksesibilitas

Weisman (1981) yang mengatakan bahwa aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan visual. Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan yang berkaitan dengan sirkulasi/jalan dan

visual (Weisman, 1981). Kemudahan bergerak tersebut diartikan sebagai kemudahan pencapaian pejalan kaki dan sarana transport tersebut.

Spreiregen (1965) mengungkapkan berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik. Kegiatan pejalan kaki yang banyak dilakukan di jalur pejalan kaki adalah berjalan, duduk dan berdiri (Brambilla, 1977). Kegiatan berjalan dan berdiri terjadi di jalan MT. Haryono pada semua area baik area I, II, III dan IV, karena di jalan MT. Haryono tidak disediakan fasilitas untuk duduk karena memang kebanyakan aktifitas adalah berjalan dari satu sisi ke sisi lain, aktivitas duduk pada pejalan kaki hanya terjadi saat makan di warung, toko yang menawarkan fasilitas untuk duduk seperti pada agen travel sambil menunggu mobil datang, di dalam bangunan dan sisi kiri jalur pedestrian (± 40 cm) ataupun ada beberapa tukang kunci dipinggir jalan yang menyediakan tempat duduk.

Brambilla (1977), mengatakan pembatasan-pembatasan fisik di luar pejalan kaki dapat memberikan pengaruh yang kuat pada pilihan arah perjalanan pejalan kaki. Rute yang langsung dan pendek akan lebih diminati, sedangkan jalan yang melengkung atau membentang jauh akan dihindari.

Atribut aksesibilitas berkaitan dengan aktivitas pejalan kaki meliputi :

1. Memilih jalur sirkulasi yang diinginkan.
2. Menghindari sesuatu yang menghalangi
3. Memilih berdiri untuk cepat menuju kendaraan/angkutan umum.
4. Menuju ke tempat perbelanjaan atau fasilitas pelayanan jasa dengan cepat .
5. Lebih cepat mencari jalan menuju tujuan.

2. Kenyamanan

Menurut Weisman (1981), kenyamanan adalah suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai, kepada panca indera dan *anthropometrik* disertai fasilitas yang sesuai dengan kegiatannya .

Anthropometrik adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia serta karakter fisiologis lainnya dan kesanggupan berhubungan dengan berbagai kegiatan

manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Kenyamanan terjadi setelah ditangkap melalui penglihatan oleh mata, pendengaran oleh telinga, penciuman oleh hidung, perabaan oleh kulit dan pengecapan oleh mulut.

a. Kenyamanan fisik

Kondisi fisik jalur pejalan kaki koridor jalan MT. Haryono belum memberikan kenyamanan fisik bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan *setting* jalur pejalan kaki belum memberikan pelayanan dengan baik kepada pejalan kaki atau dengan perkataan lain belum sepenuhnya memenuhi syarat *anthropometrik*. Keadaan ini yang menyebabkan pejalan kaki masih banyak tidak menggunakan jalur pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya, tetapi lebih memilih jalur lambat (jalur pejalan kaki belum menyenangkan bagi pejalan kaki).

Disamping itu faktor psikologi juga mempengaruhi pergerakan pejalan kaki. Ketersediaan ruang mempunyai efek terhadap perilaku manusia. Jika ruang yang tersedia terlalu sempit bagi pejalan kaki untuk melakukan kegiatannya, arus pejalan kaki yang sebenarnya akan terganggu. Pada dasarnya pejalan kaki dapat memilih antara dua hal, yaitu : ingin duduk bersama-sama dengan orang lain atau tidak, berpartisipasi atau hanya mengamati. Semua perilaku manusia tersebut dipengaruhi oleh kepribadian, faktor budaya, norma sosial dan pantangan. Kecenderungan seperti inilah yang bisa menjadikan tolak ukur penilaian manusia (Brambilla, 1977).



Gambar 4. 16 : pejalan kaki lebih memilih jalur lambat sebagai jalur pedestrian karena dipandang lebih nyaman bila dibanding jalur pedestrian itu sendiri.

Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

Dalam hal ini Spreiregen (1965) mengungkapkan bahwa berjalan kaki merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3-4 km/jam, dan daya jangkauan yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Di jalur pedestrian Jl. MT. Haryono, pejalan kaki juga sering menyisir jalan raya berdasarkan alasan yang disebut diatas, namun yang dominan memang jarak tempuh yang relatif pendek.

Utermann (1984) juga mengatakan, faktor yang mempengaruhi jarak tempuh, adalah :

- Waktu yang berkaitan dengan maksud dan kepentingan berjalan kaki. Waktu berbelanja dapat mencapai 2 (dua) jam. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Amerika 455 meter.
- Kenyamanan orang berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitas. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia \pm 400 meter dan untuk berjalan kaki membawa barang : 330 meter.

Dalam hal ini Lang (1987), berpendapat pula bahwa lingkungan mempunyai kemampuan daya tampung, yaitu konfigurasi obyek dan segala sesuatu yang dimiliki oleh ruang tersebut, yang dapat menampung aktivitas tertentu secara spesifik. Bentuk aktivitas yang ditampung berupa aspek fisik, makna dan estetika. Pola lingkungan yang berbeda akan menampung perilaku dan pengalaman yang berbeda.

Dari sini juga dapat dikatakan bahwa, atribut kenyamanan fisik berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktivitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja dan urusan pelayanan jasa, berdiri menunggu kedatangan kendaraan umum, dan berjalan-jalan santai.

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin kenyamanan fisik, adalah :

- Berjalan di jalur lambat di sepanjang area IV
- Berjalan di jalur lambat di beberapa titik pada area III

b. Kenyamanan sensory

Kenyamanan sensory dibutuhkan oleh pejalan kaki yaitu teduh terhindar dari sinar matahari langsung. Hal ini dibutuhkan agar tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki.

Utermann (1984) mengungkapkan bahwa, salah satu gangguan pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya adalah faktor cuaca. Apabila sinar matahari langsung mengenai tubuh pejalan kaki, semakin lama akan mengurangi minat untuk melakukan aktifitas.

Shirvani (1985), mengatakan bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota di mana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan, baik yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya, yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Namun sesungguhnya berjalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan rendah, menguntungkan karena dapat mengamati lingkungan sekitar dan mengamati obyek secara detail serta mudah menyadari lingkungan sekitarnya (Amos Rapoport, 1977).

Untuk mempertahankan minat melakukan aktifitasnya, pejalan kaki mempunyai tuntutan kebutuhan yaitu terhindar dari gangguan sinar matahari langsung dan dari kondisi cuaca. Aktifitas tersebut adalah berjalan di sepanjang koridor untuk urusan pelayanan jasa, berbincang-bincang dan bagi yang berjualan dan aktifitas yang lain..

Hal ini diungkap pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin kenyamanan sensory, seperti :

- Berjalan disisi barat jalan MT. Haryono pada area III

3. Keamanan

Dalam mengungkap atribut keamanan, Syaifudin (1988) mengatakan, bahwa moda transport memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. Ungkapan ini dilanjutkan oleh Utermann (1984) yang mengatakan bahwa pejalan kaki harus mudah untuk bergerak atau berpindah dengan perlindungan kendaraan bermotor. Atribut keamanan berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki.

Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk belanja dan urusan pelayanan jasa, berjalan-jalan dengan santai dan menyeberang di jalan raya. Dalam hal ini, pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin keamanan adalah :

- a. Jalur pedestrian baik area I, II, III dan IV

Menurut Abraham Maslow, 1984 mengatakan bahwa keamanan fisik adalah salah satu jenis kebutuhan manusia, yaitu rasa aman pada diri manusia yang ada secara lahiriah



Gambar 4. 17 : Aktivitas menyeberang sangat membutuhkan keamanan
Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

Pejalan kaki yang akan menyeberang/melintas jalan raya menoleh ke kanan dan ke kiri dan memiringkan badan untuk menjaga diri supaya tidak terserempet kendaraan. Perilaku ini umumnya dilakukan pada bagian jalan MT. Haryono tempat pertemuannya dengan penggal jalan lainnya atau penghubung antara tempat spesifik berkumpulnya pejalan kaki, terutama pada jalur lambat yang terkait dengan tujuan mencari barang pada toko yang dituju, hubungannya dengan aktivitas, atau pelayanan jasa yang ada, atau memang bertujuan ke arah gang atau penggal jalan tersebut melalui rute tersebut. Tempat-tempat tersebut dipengaruhi juga oleh kepadatan pada depan toko – toko tertentu yang ramai dikunjungi/dilewati sehingga akumulasi kepadatan tinggi dan keamanan menjadi hal yang penting, yaitu area selatan jalan MT. Haryono.

4. Visibilitas

Diungkapkan oleh Hall (1986), sistem visual merupakan salah satu sistem penerima yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal.

Selanjutnya Weisman (1981), mengatakan visibilitas diartikan sebagai jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting.

Tuntutan pejalan kaki untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek dituju tersebut berkaitan dengan atribut sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting (dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

Menurut Hesselgren, 1975 mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan dengan jarak yang dirasakan oleh manusia. Jarak yang dirasakan bukan hanya jarak secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju (Hesselgren, 1975).

Selanjutnya Spreiregen (1965) mengatakan tentang pandangan normal menurut jarak yaitu melihat manusia (1220 m), membedakan aktivitas (137 m) mengenali muka seseorang (24,5 m), memahami ekspresi (10,2 m) dan melakukan percakapan (3,1 m) ini berkaitan dengan ada tidaknya halangan mempengaruhi kemampuan pandangan

Atribut visibilitas berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk mencari barang dan urusan pelayanan jasa, menyeberang jalan, berdiri menunggu kendaraan umum dan berjalan santai, dan kecenderungan memilih tempat yang dianggap dapat menjamin visibilitas, adalah :

- Pada perempatan pasar Langgar
- Pada perempatan Kp. Kali/Jl. Kartini
- Perempatan jalan Pringgading

5. Kesesakan

Dalam pandangan Gifford (1987) menyatakan bahwa interaksi juga dapat menggambarkan jarak antar pribadi yang terkait dengan kesesakan, kemudian oleh Edwar T. Hall (1966) pandangan ini diuraikan bahwa tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial, adalah jarak yang berbeda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial.

Wiesman (1981) mengatakan bahwa kesesakan adalah situasi dimana seseorang atau sekelompok orang sudah tidak mampu mempertahankan ruang pribadinya.

Atribut kesesakan berkaitan dengan aktifitas pejalan kaki. Aktifitas tersebut adalah berjalan untuk kepentingan berbelanja, mencari barang dan urusan pelayanan jasa serta berjalan-jalan santai.



Gambar 4. 18 : Pejalan Kaki yang menggunakan jalur lambat pun merasa sesak karena jalur tersebut digunakan untuk kegiatan dan fungsi lain.

Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

Pejalan kaki mempunyai kecenderungan memilih tempat yang dianggap menjamin terhindar dari kesesakan, adalah :

Kesesakan tersebut terjadi berkaitan dengan jarak antara individu dalam melakukan kontak sosial. Hall (1966) mengatakan tentang tingkatan jarak dalam orang melakukan kontak sosial adalah jarak yang berbeda-beda antar manusia yang dianggap menyenangkan untuk melakukan interaksi sosial, antara lain :

- Jarak intim, fase jauh 15 cm – 45 cm merupakan jarak sentuhan, pandangan distorsi karena terlalu dekat dengan pejalan kaki lainnya.
- Jarak sosial antara PKL dan pejalan kaki sekitar 100 cm. Menurut Hall (1966), jarak sosial fase dekat (120 cm – 210 cm) merupakan batas dominasi, karena jarak cukup dekat, tetapi belum termasuk jarak sentuh. Pandangan terhadap detail wajah jelas dan suara normal, jarak yang dekat untuk bisnis yang tidak terlalu formal.

Utermann (1984) mengatakan bahwa dimensi jalur pejalan kaki untuk 2 (dua) orang minimal dimensinya 150 cm dan untuk 3 (tiga) orang minimal dimensinya 200 cm.

6. Kontrol

Menurut Weisman (1981) , Kontrol adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritory, serta membatasi ruang, untuk mengantisipasi atau mencegah bahaya, yang tiba-tiba, muncul, hal tersebut dapat dipenuhi bila seseorang dapat dengan leluasa mengamati lingkungan sekitar.

Atribut kontrol berkaitan aktifitas PKL, penarik becak, pengemudi, pegawai toko yang meliputi :

- Kemudahan untuk mendapatkan calon pembeli atau penumpang untuk naik becak / angkutan atau membeli barang di toko atau warungnya

4.4.2. Pembahasan Tentang Jalur Pejalan Kaki

Sesuai dengan fungsi kegiatan jalan MT. Haryono yang diarahkan untuk membentuk struktur fungsi dominan yang ada pada wilayah ini adalah sebagai berikut :

1. Fungsi perkantoran meliputi wilayah Kel. Sekayu.
2. Fungsi perdagangan dan jasa meliputi wilayah Kel. Pandansari, Jagalan, Kauman, Rejomulyo, Kranggan, Peterongan dan Purwodinatan.
3. Fungsi pemukiman meliputi wilayah Kel. Pendrikan Lor, Rejosari, Pendrikan Kidul, Karang Turi, Miroto, Karang Tanpel, Pekunden, Melati Baru, Lamper Lor, Bugangan, Lamper Kidul, Sarirejo dan Lamper Tengah.
4. Fungsi campuran (pemukiman, perkantoran, perdagangan dan jasa, fasilitas sosial). meliputi wilayah Kel. Kembang Sari, Kebon Agung, Bangunhardjo, Randusari, Karang Kidul, Mugasari, Kemijen, Pleburan, Mlatiharjo dan Wonodri.

Tabel 4.1 : Evaluasi Rencana pengembangan Jalan MT. Haryono
Sumber : RUTRK Kota Semarang Tahun 1995/1996 - 2004/2005

RUTRK			
NO	Semarang BWK I TH 1995/1996- 2004/2005	JL. MT. HARYONO SAAT INI	PENJELASAN
1	Rencana Tata Guna Tanah	Merupakan kawasan campuran (perdagangan, jasa pekantoran, dan pemukiman)	Salah satu sisi daerah segitiga emas perdagangan diarahkan untuk kegiatan perdagangan
2	Rencana Jaringan Jalan	Merupakan jalan kolektor sekunder	Menghubungkan antar pusat kegiatan, antar bagian wilayah kota
3	Rencana Sistem Pergerakan	Merupakan jalur regional	Dilalui oleh sarana angkutan umum : angkutan bus dan non bus (angkot, becak)
4	Rencana Pengembangan dan Penanganan Fasilitas Kota a. Pemukiman b. Perdagangan dan Jasa c. Pendidikan d. Kesehatan	Pada kawasan Jagalan direncanakan akan dibangun rumah susun. Terdapat perusahaan dan Bank Swasta (BCA) Terdapat TK, SD, SLTP, SLTA, dan tempat kursus Terdapat apotek, klinik & tempat praktek dokter	Untuk mengatasi kepadatan penduduk yang cukup tinggi Diarahkan makin ditingkatkan Untuk memenuhi akan pendidikan. dan kebutuhan kesehatan.
5	Peribadahan	Terdapat gereja, musholla, klenteng.	harus masuk pada gang yang ada tetapi dapat melayani kegiatan peribadatan.
6	Rencana Konservasi Bangunan Kuno	Berupa klenteng (Klenyeng Grajen), sekolah Mataram, Gerbang Cina	Khusus Gerbang Cina Jl. MT. Haryono masuk dalam kelompok D (nilai 10-44) bangunan yang harus dikonservasi.
7	Kegiatan Sektor Informal/Penun- jang	Pada beberapa tempat setelah kegiatan perdagangan dan jasa tutup, digunakan untuk tempat berdagang para PKL berupa warung	Mulai sore hari sesudah toko dan kantor tutup, terdapat beberapa area tempat berdagang para PKL.

Pembahasan yang lebih mendetail untuk koridor jalan MT. Haryono belum ada, sehingga selama ini kondisi yang ada masih dibiarkan oleh Pemerintah Daerah.

Sebagai suatu koridor kawasan perdagangan dan jasa yang besar kontribusinya dalam perkembangan perekonomian kota Semarang, diharapkan memberikan pelayanan yang baik bagi pengunjung, antara lain pejalan kaki.

Pelayanan baik tersebut akan mengangkat citra jalan MT. Haryono. Hal tersebut akan terwujud apabila semua area, termasuk unsur-unsur pendukungnya saling mengisi untuk menciptakan daya tarik. Tidak perlu monoton, walau ada perbedaan, tetapi ada hubungan dan suasana serasi antara satu dengan yang lain.

Sesuai dengan fungsi kegiatan jalan MT. Haryono yang diarahkan untuk membentuk struktur fungsi dominan yang ada pada wilayah ini adalah sebagai berikut :

1. Fungsi perdagangan dan jasa meliputi wilayah Kel. Pandansari, Jagalan, Kauman, Rejomulyo, Kranggan, Peterongan dan Purwodinatan.
2. Fungsi pemukiman meliputi wilayah Kel. Pendrikan Lor, Rejosari, Pendrikan Kidul, Karang Turi, Miroto, Karang Tanpel, Pekunden, Melati Baru, Lamper Lor, Bugangan, Lamper Kidul, Sarirejo dan Lamper Tengah.
3. Fungsi campuran (pemukiman, perkantoran, perdagangan dan jasa, fasilitas sosial). meliputi wilayah Kel. Kembang Sari, Kebon Agung, Bangunhardjo, Randusari, Karang Kidul, Mugasari, Kemijen, Pleburan, Mlatiharjo dan Wonodri.

Hal ini terlihat jelas bahwa peruntukan dominan yang ada di koridor jalan MT. Haryono sebagai perdagangan dan jasa untuk area pinggir jalan sedang pada gang-gang masuk sebagai permukiman penduduk.



Gambar 4. 19 : Kondisi jalan MT. Haryono sebagai fungsi perdagangan dan jasa.

Sumber : Observasi lapangan Maret 2004

Ruas jalan MT. Haryono dan jalan Dr. Cipto akan menjadi salah satu sisi segitiga emas perdagangan. Ruas ini diarahkan untuk kegiatan perdagangan barang kelontong, barang elektronika, peralatan kantor, suku cadang kendaraan dan show room.

Cliff Moughtin (1992) mengatakan rancangan jalan merupakan satu kesatuan apabila bentuk bangunan sebagai permukaan-permukaan daripada sebagai massa bangunan. Jika jarak bangunan sepanjang jalan mempunyai banyak variasi bentuk, dan pola-ruang, hal ini akan menghilangkan arti kesatuan jalan. Penggunaan material yang umum, detail dan elemen arsitektur akan memperkuat kesatuan jalan dalam berbagai pandangan.

Menurut Krasner dan Ullman (1973) dalam Boedoyo (1986) bahwa lingkungan merupakan faktor utama dalam mengatur batasan dan kemungkinan tingkah laku. Perencana Lingkungan mempunyai fungsi untuk meningkatkan kondisi lingkungan tersebut, agar tingkah laku manusia menjadi lebih bermanfaat, lebih efektif, dan lebih efisien dalam interaksi dengan lingkungan yang ada.

Menurut Sudharto (2001) mengenai perencanaan yang melibatkan masyarakat seperti perencanaan transaktif atau pembelajaran sosial disini terlihat bahwa pengguna jalur pedestrian dilibatkan dalam mencari konsep baru dalam merencanakan sebuah pedestrian yang ideal dan efisien.

Rapoport (1990) mengatakan aspek-aspek yang berpengaruh dalam interaksi adalah aspek budaya (kebiasaan dan kecenderungan dalam melakukan kegiatan) dan aspek perceptual (karakteristik suatu setting untuk mendukung kegiatan).

Aspek-aspek tersebut dapat menentukan bentukan fisik suatu setting dan mempengaruhi kegiatan-kegiatan yang muncul pada suatu setting, karena reaksi manusia terhadap suatu lingkungan merupakan respon menyeluruh terhadap konfigurasi komponen lingkungan (Rapoport, 1977).

Apabila ditinjau dari kemampuan jangkauan pejalan kaki sekitar 455 m (Spreiregen, 1965), dimana pejalan kaki hanya mampu berjalan sepanjang setiap area, yang ditandai dengan tempat berkumpul menunggu kendaraan umum pada setiap area, maka kesan terbaginya jalan MT. Haryono menjadi 4 (empat) bagian lebih jelas lagi.

Keadaan jalur jejalan kaki di sepanjang jalur pejalan kaki dapat dibenahi, menurut Utermann (1984), apabila memenuhi persyaratan kenyamanan (jalur yang mudah dilalui), keamanan (mudah bergerak dan perlindungan terhadap kendaraan), menyenangkan (rute sepiintas mungkin bebas hambatan dari suatu ke lokasi lain), dan daya tarik (terdapat elemen yang menimbulkan daya tarik).

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

V.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapat dari temuan penelitian dan pembahasan, adalah :

1. Kesimpulan yang terkait dengan *attribute* dan *property*, yaitu :
 - a). Ditemukan atribut pejalan kaki yang beraktivitas di koridor jalan MT. Haryono adalah
 - Aksesibilitas
 - Keamanan
 - Kenyamanan fisik
 - Kenyamanan sensory
 - Visibilitas
 - Kesesakan
 - Kontrol

Diantara jenis atribut tersebut yang lebih diminati dan dibutuhkan oleh pejalan kaki selama melakukan aktivitas adalah *aksesibilitas*.
 - b). Properti, yang diinginkan oleh pejalan kaki di koridor jalan MT. Haryono, sebagai dukungan terhadap atribut, adalah :
 1. Pejalan kaki tidak terhalang perjalanannya untuk mencapai tujuan, seperti :
 - Kondisi jalur yang rusak
 - Kondisi jalur yang tergenang air dan becek
 - PKL (warung makan, tukang kunci, toko kecil)
 - pembatas jalan
 - parkir kendaraan baik mobil, motor, becak
 - aktivitas toko.
 2. Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum yang mudah dicapai.
 3. Pejalan kaki dapat mudah menuju tempat belanja dan pelayanan jasa.
 4. Pejalan kaki cepat memilih jalur sirkulasi yang dikehendaki.

5. Terdapat tempat parkir yang dekat dengan tempat tujuan
2. Diungkapkan temuan yang berhubungan dengan pola *setting*, jalur pedestrian, motivasi pejalan kaki dan konfigurasi koridor dari tiap areanya, yaitu :
 - a). Jalur pedestrian pada jalan MT. Haryono belum bisa memenuhi tuntutan pejalan kaki yang berjalan di jalan tersebut dari aktivitas, walaupun ada beberapa tempat kondisi pedestriannya sudah baik tetapi sangat sedikit.
 - b). Pola *setting* yang terbentuk di koridor jalan MT. Haryono berdasarkan tuntutan attribute dan properti pejalan kaki dan pengguna lain menunjukkan adanya kesamaan dan juga perbedaan sesuai dengan karakteristik *setting* di masing-masing areanya.
 - c). Kedatangan dan motivasi pejalan kaki (pengunjung) didominasi keinginan mencari barang/berbelanja terhadap barang pada tiap area.
 - d). Konfigurasi antar area koridor jalan memberikan kesan bahwa koridor jalan MT. Haryono merupakan satu kesatuan dengan membentuk satu poros yang kuat, walaupun bervariasi aktivitas perdagangan dan jasanya.
3. Kebijakan Pemerintah Daerah belum cukup untuk memperbaiki kondisi yang ada saat ini karena sangat global serta kurang mendalam peraturan-peraturan yang ada. Terutama pada rencana pembangunan untuk tahun-tahun kedepanpun masih perlu dikaji lagi.

V.2 Rekomendasi

Ada beberapa rekomendasi bagi Perencana Lingkungan, Pemerintah Daerah dan penelitian lebih lanjut, yaitu :

1. **Perencanaan Lingkungan** skala kawasan kota serta Pemerintah Daerah Kota Semarang, yaitu :
 Berdasarkan hasil temuan dari attribute dan properti pejalan kaki, Perencana Lingkungan skala kawasan kota serta Pemerintah Daerah Kota Semarang perlu melakukan penataan kembali koridor jalan MT. Haryono Semarang sebagai sentra perdagangan dan jasa. Ada persamaan dan tambahan yang

membedakan pada penataan dari tiap area, sebagai hasil temuan yang timbul dari pola setting tiap area tersebut, yaitu :

a. Aksesibilitas

- Perbaikan pada kondisi jalur yang rusak, tergenang air dan becek
- Adanya penempatan untuk PKL (warung makan, tukang kunci, toko kecil)
- Pembuatan pembatas jalan tidak tinggi sehingga mudah untuk dilewati
- Terdapat tempat parkir kendaraan baik mobil, motor khusus sehingga tidak perlu menggunakan jalur lambat, atau badan jalan.
- Adanya tempat pemberhentian kendaraan umum

b. Keamanan

- Melengkapi jalur pejalan kaki dengan bentuk dan posisi *street furniture*, tempat penyeberangan, rambu lalu lintas (pada perempatan/pertigaan jalan) yang tepat.

c. Kenyamanan fisik

- Mendesain dimensi jalur pejalan kaki pada setiap penggal jalan/gang diberikan trap/miring dengan pendekatan antropometrik.
- Membuat tempat parkir seperti tendon parkir di sekitar pertokoan yang mudah dicapai.

d. Kenyamanan sensory

- Menambah pohon pelindung di pembatas jalan sisi timur jalan MT. Haryono pada daerah yang panas.

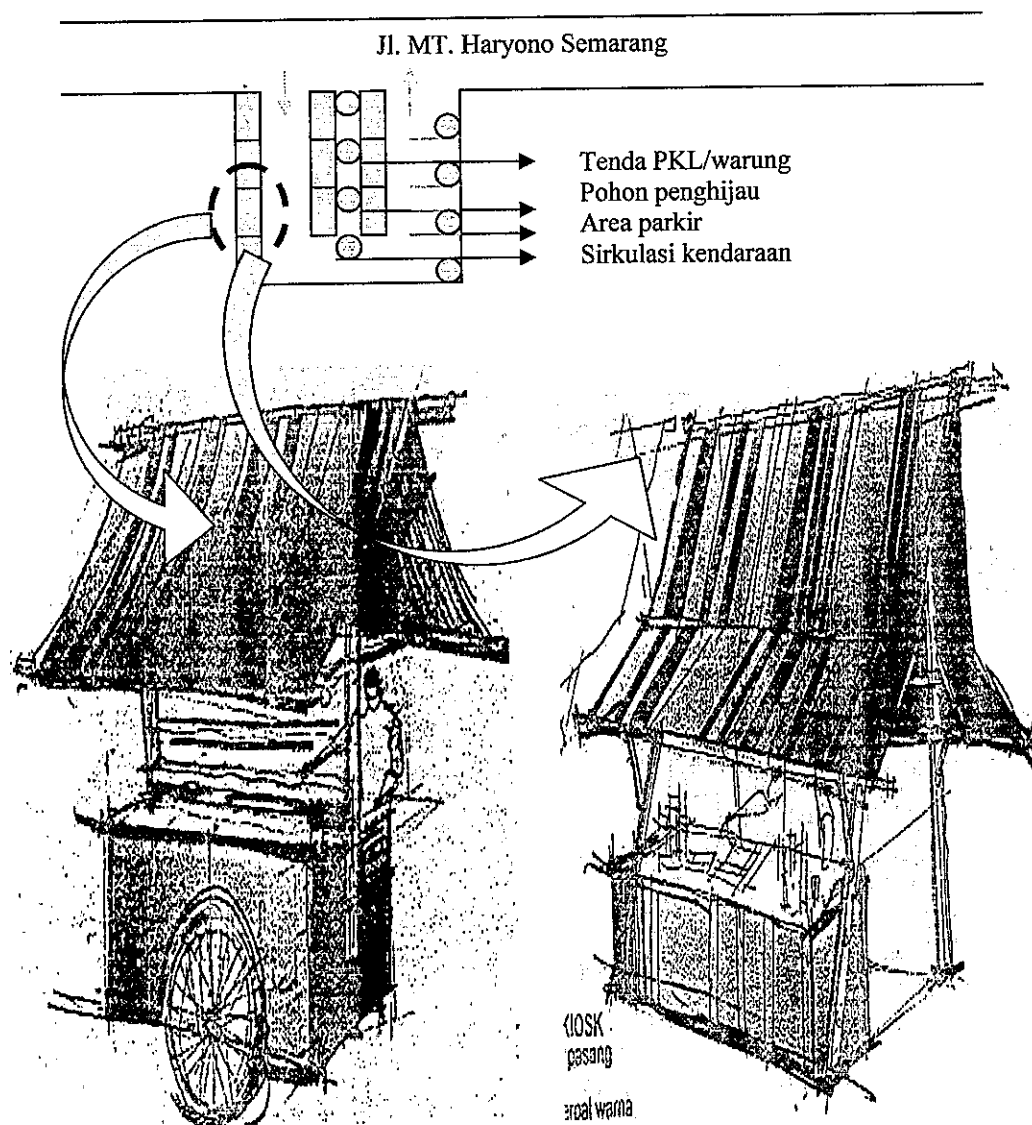
e. Visibilitas, Kesesakan dan Kontrol

- Membuat perbaikan terhadap kerusakan pada permukaan jalur pedestrian yang rusak di jalan MT. Haryono
- Menata koridor jalan MT. Haryono secara tepat bagi property untuk pengemudi kendaraan, mobil, angkutan, becak, posisi parkir dan PKL agar dapat beraktifitas tanpa mengganggu perjalan kaki.

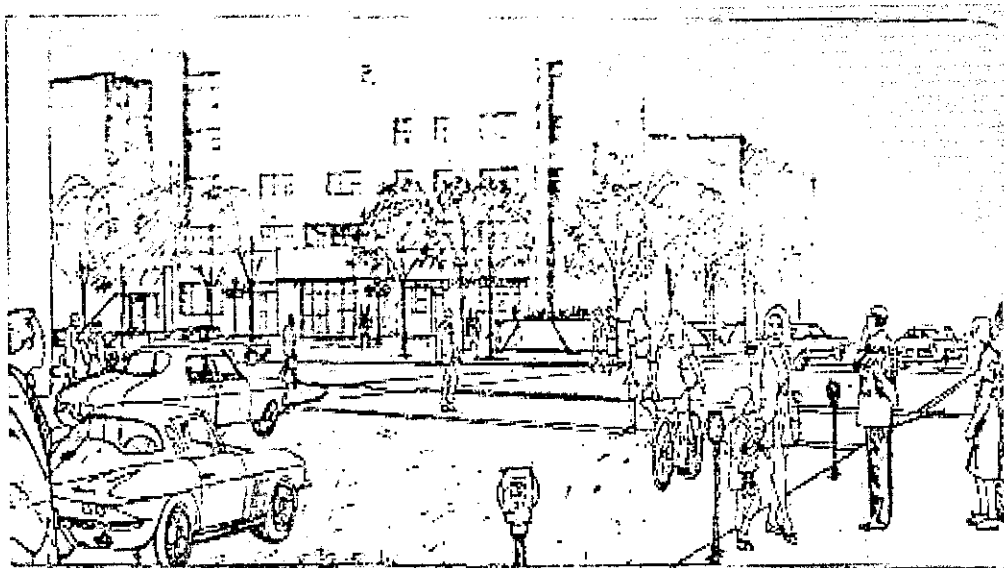
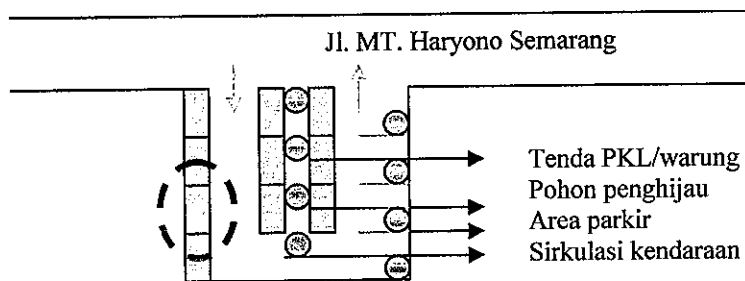
2. **Bagi Pemerintah Daerah** perlu ditinjau kembali peraturan mengenai pengawasan terhadap peraturan-peraturan yang telah dibuat demi tercapainya jalur pejalan kaki yang humanis, khususnya di koridor jalan MT. Haryono ini, serta Membuat peraturan dan kebijakan yang tepat pada perencanaan dan perancangan koridor perdagangan dan jasa, seperti :
 - Diwajibkan bagi penghuni pertokoan untuk menanam pohon sebagai peneduh dan memelihara, sanksi dijalankan jika melanggar.
 - Pengaturan lokasi yang telah disediakan, jika melanggar dikenakan sanksi.
 - Penyadaran pada masyarakat mengenai fungsi masing-masing jalur agar berjalan dengan baik.
 - Setiap pertokoan wajib memberikan satu tempat sampah yang menarik dan dapat berfungsi dengan baik.
3. **Bagi para Peneliti/Ilmuan :**
 - perlu ditindak lanjuti penelitian tentang perilaku dari aktor lain selain pejalan kaki seperti : tukang becak, supir-supir kendaraan angkot ataupun pribadi yang berada pada koridor jalan MT. Haryono ini.
 - Kajian dampak keberadaan PKL yang berada di koridor jalan MT. Haryono.

BEBERAPA MODEL YANG DAPAT DITERAPKAN PADA KORIDOR JALAN MT. HARYONO SEMARANG

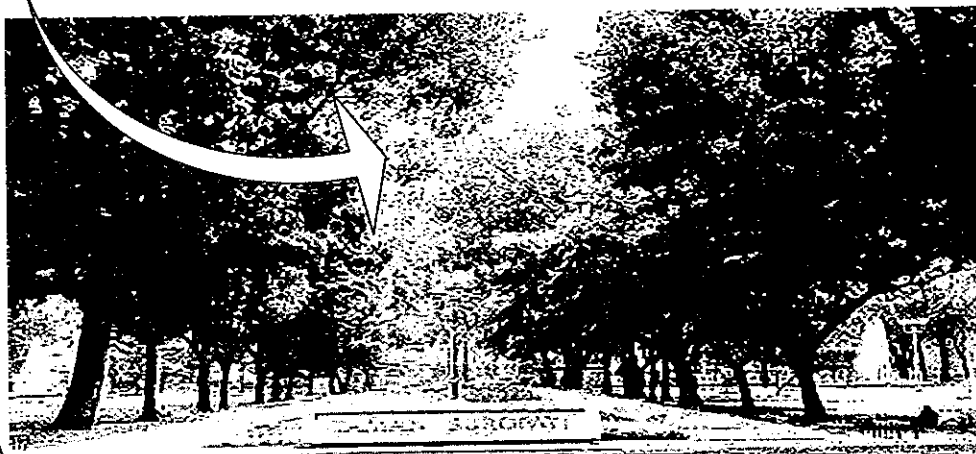
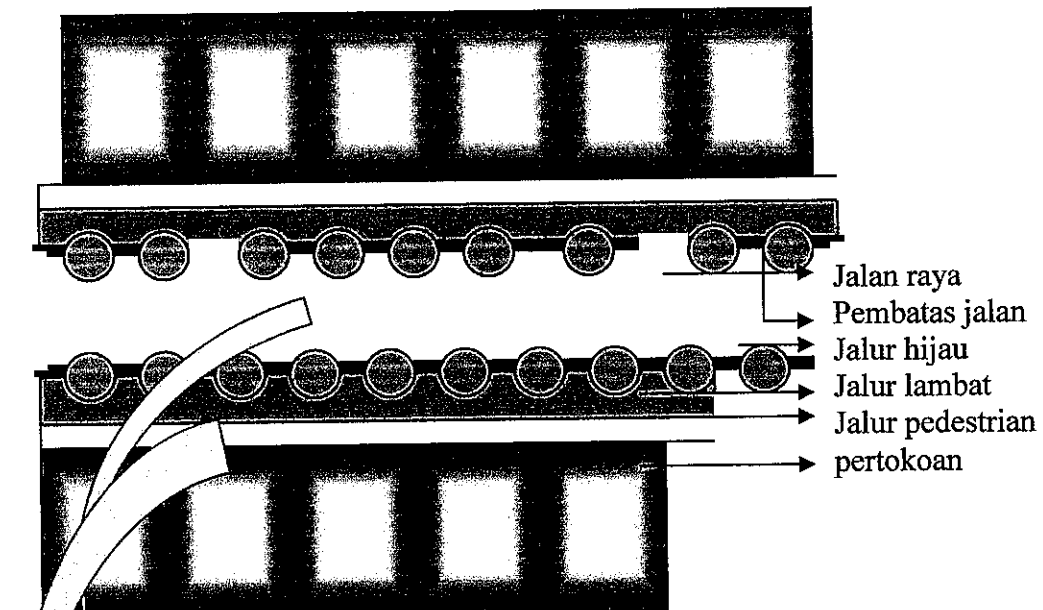
1. Area PKL



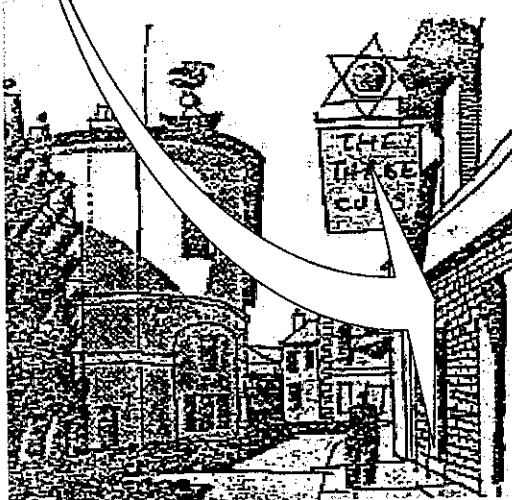
2. Area Parkir



3. Jalur Hijau

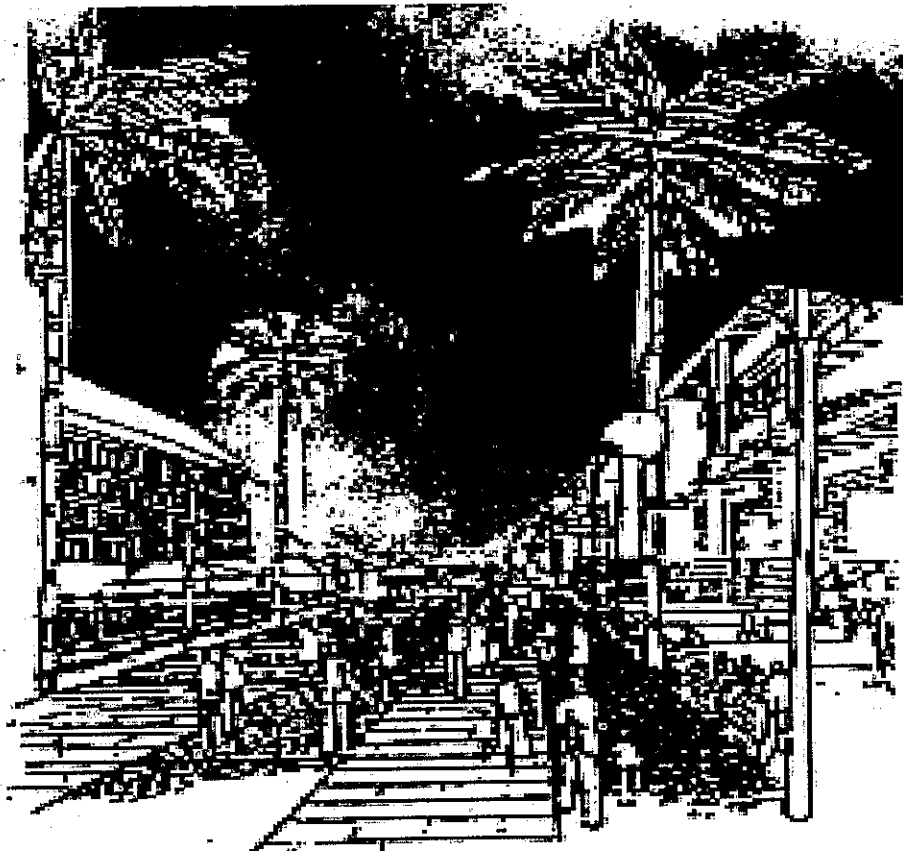


Jalur hijau



Jalur pedestrian





Persepektif suasana pejalan kaki



DAFTAR PUSTAKA

- Baker, Geotfrey, and Fuaro Bruno, 1957, *Parking*, Reinhoed Publishing Co.
- Bell, Paul A, 1976, *Environmental Psychology*, W.B. Saunders Company, Philadelphia.
- Boedoyo, P dkk, 1986, *Arsitektur, Manusia dan Pengamatannya*, Djambatan Jakarta.
- Brambilla, 1977, *For Pedestrian Only : Planning, Design ang Management of Traffic Free Zones*, New York : Whitney Library of Design
- Center, David, 1977, *The Psychology of Place*, The Architectural Press, London
- Echols, JM, 1983, *Kamus Inggris-Indonesia*, PT. Gramedia, Jakarta.
- Edy Purwanto, 2003, *Teknik*, Fakultas Teknik Undip, Semarang.
- Gedeon, Geofani, 1977, *Human Aspect of Urban Town*,
- Gifford, 1987, *Environmental Psycology, Princip and Praltice*, Univercity of Victoria.
- Gordon Cullen, 1961, *The Consice Townscape*, Van Nostrand, Reinhold, New York, Toronto, London, Melbourne.
- Hadi, Sudartha P, 2001, *Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Hall, Edward T, 1966, *The Hidden Dimension*, Doubleday and Company, Inc, New York.
- Haryadi, Setiawan, 1995, *Arsitektur Lingkungan Dan Perilaku*, Dirjen Depdikbud, Jakarta.
- Joe, Liem Than, 1933, *Riwayat Semarang Boekhandel Ho Kim Yoe*, Semarang.
- Kompas 4 April 1989.
- Lang, Jon, 1987, *Creating Architectural Theory, The Role of The Behavioral Science in Environmental Design*, Van Nostrand Reinhold Company.
- Moore, G. T., 1989, *Pengkajian Lingkungan Perilaku*, (Terj), dalam pengantar *Arsitektur*, Editor Snyder dan Catanesse, Erlangga, Jakarta.
- Noeng Moechadjir, 1992, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rake Serasih, Yogyakarta.

- Rapoport, Amos, 1977, *Human Aspects of Urban Form*, Perhamon Press.
- Rapoport, Amos, 1969, *The Meaning of The Built Environment*, Sage Publications, London.
- Rossi, Aldo, 1982, *Architectur of the City*, Cambridge, MIT.
- Rubenstein, Harvey M, 1992, *Pedestrian Mall, Streetsapes and Urban Space*, New York : Jhon Waley and Sons Inc.
- Rubenstein, Harvey M, 1987, *Central City Malls*, New York, John willey & Sons.
- Rustam, Hakim, 1987, *Unsur Perencanaan dalam Arsitektur Lansekap*, Bina Aksara, Jakarta.
- Sarwono, Sarlito, Wirawan, 1992, *Psikologi Lingkungan*, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Shirvani Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Spreiregen, Paul D, 1965, *Urban Design : The Architecture of Town and Cities*, New York : Mc Graw Hill Book Company.
- Syaifudin, 1987, *Pedestrian Kota Bandung*, Jurusan Teknik Planologi, ITB, Bandung.
- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Utermann, RK, 1984, *Accimodation The Pedestrian*, Van Nostrand Reinhold company.
- Weisman, J, 1981, *Modeling Environment Behavior System*, Journal Of Man Environmental Relation.

Tesis

Nurhikmah Budi Hartanto, 1997, *Fungsi Laten Jalur Pejalan Kaki, Di Pusat Kota Yogyakarta, Studi Kasus : Trotoar Jalan Malioboro*, Tesis, MTA UGM .

Yudha Bhakti Diliawan, 2002, *Jalur Pedestrian pada Sentra Perdagangan elektronik dan Onderdil Kendaraan ditinjau dari Perilaku Pengguna, Studi Kasus : Koridor Jalan MT. Haryono Semarang*, Tesis, MTA UNDIP

Widyaningrum, 2001, *Jalur Pejalan Kaki Di Kawasan Ruang Publik, Pendekatan Perilaku Pejalan Kaki, Studi Kasus : Koridor Jalan Agus Salim Semarang*, Tesis, MTA, UNDIP

DAFTAR ISTILAH

RDTRK	: Rencana Detail Tata Ruang Kota
RTRK	: Rencana Tata Ruang Kota
RTBL	: Rencana Tata Bangunan Lingkungan
BWK	: Batas Wilayah Kota